



Ежедневный мониторинг СМИ

23 АВГУСТА 2019

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ СРАЗУ ДВЕ ТРАССЫ В КИТАЙ; РАНЬШЕ ПРОЕКТ «АВТОДОРА» И ЧАСТНАЯ ДОРОГА «МЕРИДИАН» БЫЛИ КОНКУРЕНТАМИ	3
ТАСС; 2019.08.22; НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВУОКСУ ПОЯВИТСЯ В ЛЕНОБЛАСТИ В 2022 ГОДУ	3
ТАСС; 2019.08.22; МИНИСТР: СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК В ГРАФИКЕ, В СТРОЙ ВОЙДЕТ ОСЕНЬЮ	4
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ЛЮДМИЛА ФРАДКИНА; 2019.08.23; «ЦИФРА» ПОМОЖЕТ В ПУТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО И КРУПНЕЙШИЕ КОМПАНИИ ВНЕДРЯЮТ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ	5
ТАСС; 2019.08.22; МИНТРАНС УГЛУБИТ УВЯЗКУ МАРШРУТА «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» С ТОЧКАМИ РОСТА В РЕГИОНАХ	6
ТАСС; 2019.08.22; МИНТРАНС ПРОИНСПЕКТИРУЕТ ИСПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТОВ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНАХ ..	7
ТАСС; 2019.08.22; НА СТАВРОПОЛЬЕ ОТКРЫЛИ ДОРОГУ, КОТОРУЮ НЕ РЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 30 ЛЕТ	7
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.23; ВСЕ БУДЕТ НАРУБИТЬСЯ; УГОЛЬЩИКИ И ЧИНОВНИКИ ГОТОВЯТСЯ К НЕБЫВАЛОМУ РОСТУ ДОБЫЧИ	8
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.08.23; ПОСТАВИЛ В УГОЛЬ: ПРЕЗИДЕНТ ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ ДОБЫТЧИКОВ НА ЭКОЛОГИЮ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ ДОЛЖНА СОПРОВОЖДАТЬСЯ ВНЕДРЕНИЕМ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, СЧИТАЕТ ГЛАВА ГОСУДАРСТВА	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.08.23; ТАРИФ «ШАХТЕРСКИЙ»; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.08.22; НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ; СОВМЕСТНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ТАКСИ ПОЗВОЛЯТ Пассажирам СЭКОНОМИТЬ	13
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.22; АКТУАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РОССИИ АЛЕКСЕЯ БАКИРЕЯ	13
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.22; ТАКСОМОТОРНАЯ САГА: НОВОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ; УДАСТСЯ ЛИ НАКОНЕЦ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ УЛОЖИТЬ В РАМКИ ПРАВОВОГО ПОЛЯ?	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.08.22; И КНУТОМ, И ПРЯНИКОМ ПРИХОДИТСЯ ВОЗДЕЙСТВОВАТЬ НА ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ЦФО ..	20
ТАСС; 2019.08.22; РОССТАНДАРТ ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСОВ ИЗ-ЗА БОЛЬШОГО ЧИСЛА ДТП	23
ТАСС; 2019.08.22; ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ СТАЛО ОСНОВНОЙ ПРИЧИНОЙ ДТП В МОСКВЕ	23
ТАСС; 2019.08.22; КОЛИЧЕСТВО СМЕРТЕЙ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ С НАЧАЛА 2019 ГОДА СОКРАТИЛОСЬ НА 7%	24

КОММЕРСАНТЬ; 2019.08.23; ПОКУПАТЕЛЮ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» БИРЖА НЕ ПОМЕШАЕТ; ВЗЛЕТ КОТИРОВОК ОПЕРАТОРА ПРОШЕЛ МИМО ПРИВАТИЗАЦИИ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.22; МИНЭНЕРГО И РЖД СИНХРОНИЗИРУЮТ РАЗВИТИЕ БАМА И ТРАНССИБА С УГОЛЬНОЙ СТРАТЕГИЕЙ, ОБСУДЯТ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТАРИФЫ - НОВАК	25
РИА НОВОСТИ; 2019.08.22; РАЗРАБОТЧИК РАССКАЗАЛ, КОГДА СТОИТ ОЖИДАТЬ ПЕРВЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА РЖД	26
ТАСС; 2019.08.22; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ В 2019 ГОДУ 8,6 МЛРД РУБЛЕЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.23; ПОСЛЕДНИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ ЭКСПЛУАТАНТ SSJ100 ПРОДАЕТ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ; ИЗ 22 ЛАЙНЕРОВ В ПАРКЕ МЕКСИКАНСКОЙ INTERJET РЕГУЛЯРНО ЛЕТАЕТ ЛИШЬ ШЕСТЬ, ОСТАЛЬНЫЕ СТОЯТ НА ЗЕМЛЕ УЖЕ НЕ МЕНЕЕ ПОЛУГОДА	27
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.08.22; ПРОГРАММНЫЙ ТРЕНД АВИАОТРАСЛИ; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЕКТОР – НОВЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА И МИЛЛИАРДЫ ЭКОНОМИИ	28
ТАСС; 2019.08.22; ПРИ РОСТЕ ЦЕН АВИАБИЛЕТОВ ПО РЕЙСАМ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА ФАС ОБЕЩАЕТ ПРИНЯТЬ МЕРЫ	33
ТАСС; 2019.08.22; REUTERS: BOEING БУДЕТ НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК ЛАЙНЕРОВ СЕРИИ 737, ЕСЛИ ПОЛЕТЫ 737 MAX ВОЗОБНОВЯТ	34

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ СРАЗУ ДВЕ ТРАССЫ В КИТАЙ; РАНЬШЕ ПРОЕКТ «АВТОДОРА» И ЧАСТНАЯ ДОРОГА «МЕРИДИАН» БЫЛИ КОНКУРЕНТАМИ

Президент **Владимир Путин** поручил правительству проанализировать трассировку международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, чтобы оптимизировать ее. Уточнить проект можно по протяженности и охвату центров экономического роста, сказано в протоколе совещания от 10 июля («Ведомости» ознакомились с копией протокола совещания, подлинность подтвердили два чиновника). Пресс-секретарь президента не ответил на вопросы «Ведомостей».

Международный транспортный коридор проходит от границы с Евросоюзом через Санкт-Петербург и Казань до границы с Казахстаном. **Путин** поручал достроить весь маршрут к 2024 г., при этом предполагалось построить новую трассу Москва – Казань и обход Тольятти с мостом через Волгу. Частная трасса «Меридиан» официально признана ответвлением коридора. В июле премьер **Дмитрий Медведев** поддержал проект.

Однако из протокола совещания у президента впервые следует, что трассировка проектов Европа – Западный Китай и трассы «Меридиан» обсуждается отдельно. Трассировка «Меридиана», график оформления земельных участков, строительства транспортной, сервисной и логистической инфраструктуры нуждаются в уточнении, сказано в протоколе.

«Это историческое решение – о том, что должны быть построены обе трассы», – говорит участник правительственных совещаний. С такой оценкой согласен еще один участник правительственного обсуждения проекта. К 1 января 2020 г. должны быть установлены целевые показатели социально-экономических эффектов реализации проекта Европа – Западный Китай и документы проекта приведены в соответствие с госпрограммами отрасли, следует из протокола. Также нужно рассмотреть вопрос об актуализации международных соглашений. В правительстве считают, что экономический эффект возможен только при строительстве новой скоростной трассы Москва – Казань, объясняет участник совещаний, в таком случае трасса пройдет через населенные пункты, а «Меридиан» проходит вдалеке от агломераций, это транзитный проект. Эти проекты принципиально разные с точки зрения социально-экономических эффектов, утверждает он.

Цель оптимизации проекта – найти деньги на ремонт существующей трассы М7 (Москва – Уфа) на участке до Казани, рассказывают два чиновника. Минэкономразвития предлагает пока (до конца 2024 г.) строить трассу до Владимира и обходы четырех городов (Владимира, Гороховца, Нижнего Новгорода и Чебоксар), точно расширить М7 до трех полос, а до Екатеринбурга (около 1500 км) строить в 2024–2030 гг. Этот вариант сократит расходы с 539 млрд до 279 млрд руб. Вариант Минфина – реконструировать М7 примерно за 120 млрд руб. и обойтись без строительства новой дороги. **Минтранс** предложил провести капитальный ремонт дороги М7, повысить ее безопасность и построить новую трассу из Москвы в Казань, говорил ранее представитель министерства. Комментировать поручение президента он отказался.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/22/809450-putin-poruchil-prorobotat>

ТАСС; 2019.08.22; НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВУОКСУ ПОЯВИТСЯ В ЛЕНОБЛАСТИ В 2022 ГОДУ

Новый мост длиной почти 205 метров планируется построить через реку Вуокса на 36-м км автодороги Выборг — Светогорск, входящей в состав трассы А-181 «Скандинавия», сообщили в ФКУ Упрдор «Северо-Запад».

«На 36-м км автодороги Выборг — Светогорск, входящей в состав трассы А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург — Выборг — граница с Финляндской Республикой в рамках капремонта построят фактически новое искусственное сооружение протяженностью 204,9 м», - отмечается в сообщении.

«До декабря 2021 года строителям предстоит разобрать пролетное строение существующего сооружения, восстановить опоры, смонтировать опорные части и новое пролетное строение, выполнить устройство мостового полотна, сопряжение основного моста с насыпью, сооружение конусов, подпорных стенок, лестничных сходов, заменить асфальтобетонное покрытие на автоподходах и уложить две водопропускных трубы», - пояснили в ФКУ Упрдор «Северо-Запад».

Существующий мост через реку Вуокса был построен в 1976 году. Сегодня сооружение перестало отвечать современным нагрузкам – с 1 июня текущего года скорость движения по нему ограничена до 40 км/ч, а минимальная дистанция — до 50 м. Также запрещен проезд для грузового транспорта с максимальной нагрузкой на ось свыше 9 тонн. Эти ограничения будут действовать до сооружения временного автомобильного моста, который возведут к концу 2019 года.

Автодорога Выборг – Светогорск — не только популярное туристическое направление, но и ежедневный маршрут для многих местных жителей, которые работают в Выборге. Значительный грузопоток по трассе также обусловлен расположением в Светогорске целлюлозно-бумажного комбината.

Автомобильная дорога федерального значения А-181 «Скандинавия», продолжение федеральной автодороги М-10 «Россия», идет от Санкт-Петербурга к многостороннему автомобильному **пункту пропуска** «Светогорск», где находится граница с Финляндской Республикой. Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой входит в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/907705>

ТАСС; 2019.08.22; МИНИСТР: СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК В ГРАФИКЕ, В СТРОЙ ВОЙДЕТ ОСЕНЬЮ

Министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Валерий Немытов сообщил, что строительство нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск (Новый) идет по графику, проект полностью профинансирован, техническая готовность объекта составляет 69%, ввод в эксплуатацию состоится осенью 2019 года.

«Модернизация аэровокзального комплекса является приоритетным направлением в развитии аэропорта Хабаровск для удовлетворения спроса на пассажирские воздушные перевозки. В настоящий момент реализуется проект строительства нового терминала внутренних линий. Профинансировано с начала реализации проекта свыше 3,5 млрд рублей, в том числе с начала 2019 года - более 1,6 млрд рублей. Проект полностью обеспечен необходимым финансированием», - сказал министр в интервью ТАСС.

Терминал строится с 2018 года по проекту территории опережающего развития «Хабаровск» резидентом «Международный аэропорт Хабаровск» (дочернее предприятие АО «Хабаровский аэропорт»). Общая стоимость составляет 4,9 млрд рублей; будущий терминал площадью 26 тыс. кв. метров сможет обслуживать, по данным Минвостокразвития, 3,5 млн пассажиров в год. В 2018 году через хабаровский аэропорт прошло 2,1 млн человек (плюс 3,7% к 2017 году). Новый терминал будет оснащен тремя телетрапами, 12 лифтами различного назначения, семью эскалаторами.

Помимо этого, добавил Немытов, в хабаровском аэропорту по госпрограмме идет реконструкция аэродромного комплекса стоимостью 8,2 млрд рублей, освоено 6,7 млрд рублей.

В регионе, сказал также министр, запланирована модернизация еще четырех аэропортов, все они - на севере Хабаровского края. «За счет средств краевого бюджета в аэропорту Чумикан ведется строительство служебно-пассажирского здания пропускной способностью 20 пассажиров в час. Работы завершатся в октябре 2019 году. За счет средств федерального бюджета в 2021-2023 годах планируется реконструкция аэродрома Охотск с финансированием 3380 млн рублей, реконструкция аэродрома Аян (Мунук) с финансированием 1106 млн рублей, в 2022-2024 годах - реконструкция аэропорта Херпучи с финансированием 1892 млн рублей», - сказал Немытов.

Увеличение турпотока

Развитие транспортной и гостиничной инфраструктуры регионов Дальнего Востока как фактор обеспечения прироста туристического потока будет обсуждаться на Восточном экономическом форуме в сентябре во Владивостоке.

Хабаровский край становится все более интересен для туристов, считает **замминистра культуры края** - председатель комитета по туризму Виталий Селюков. Он сообщил ТАСС, что в последние годы международный въездной туризм демонстрирует динамику роста: число иностранцев, посетивших край в 2018 году, возросло на 31,2% к показателю 2016 года и составило 55,4 тыс. человек. В основном край посещают туристы из Китая, Республики Кореи и Японии. Число приезжающих россиян стабильно и держится на отметке 540 тыс. человек в год.

«В крае действует 209 гостиниц, номерной фонд которых составляет 6,2 тыс. единиц разной ценовой категории. 35 гостиниц имеют классификацию от высшей категории «пять звезд», до категории «без звезд». Потребность в размещении гостей полностью удовлетворена, при этом отмечаем потребность в современных комфортабельных гостиницах, поэтому гостиничный фонд продолжает обновляться», - сказал Селюков.

Он сообщил, что в 2019 году в эксплуатацию ввели новый отель «Браун» в Комсомольске-на-Амуре. В Хабаровске строят современный четырехзвездочный отель «Uzala», еще три гостиничных комплекса должны быть построены в Комсомольске-на-Амуре.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/903887>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ЛЮДМИЛА ФРАДКИНА; 2019.08.23; «ЦИФРА» ПОМОЖЕТ В ПУТИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО И КРУПНЕЙШИЕ КОМПАНИИ ВНЕДРЯЮТ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

Авиакомпания «**Аэрофлот**» вступила в ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), созданную как центр компетенций по одноименному проекту **Минтранса** РФ. В ассоциацию входят крупнейшие транспортные компании страны. Задача проекта - трансформировать транспортный комплекс и логистическое пространство России. Вступление авиакомпании в ассоциацию позволит применить накопленный опыт цифровизации и использования высоких технологий в сфере перевозки пассажиров.

На базе ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» создается единое мультимодальное цифровое транспортное и логистическое пространство на территории России. Иными словами, в рамках проекта будут объединены уже существующие и разрабатываемые цифровые сервисы и программное обеспечение российских компаний.

Как заявил **министр транспорта Евгений Дитрих**, «нам необходим системный подход в создании единого цифрового пространства транспортного комплекса на основе единых стандартов и правил взаимодействия». Говоря о конкретике, министр отметил, что в течение ближайших 10-15 лет в России должны быть организованы мультимодальные грузовые перевозки, прямые смешанные пассажирские перевозки, управляться цифровая транспортная инфраструктура и транспортные средства должны на основе единых стандартов и платформ. Среди задач также - обеспечение функциональной и транспортной безопасности.

Вступление перевозчика в ассоциацию позволит ускорить выполнение поставленных задач в части технологического прорыва в транспортной отрасли, прокомментировал **замглавы Минтранса Алексей Семенов**. «Глобальный опыт «**Аэрофлота**» важен для цифровой трансформации всей транспортной отрасли, которая выстраивается на принципах мультимодальности, мультиплатформенности и необходимости сопряжения с системами стран Европы и Азии», - добавил он.

В свою очередь, генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев отметил: «Цифровизация - магистральный вектор развития авиакомпании и наша главная инвестиция в будущее, без нее невозможно обеспечить высокую эффективность бизнеса. «**Аэрофлот**» успешно внедряет новейшие цифровые решения и готов делиться наработанным опытом с другими представителями транспортной отрасли. Уверен, совместными усилиями мы поможем стране достичь лидерства в мировом транспортном и логистическом пространстве».

На сегодняшний день уровень развития цифровых технологий в «Аэрофлоте» считается одним из самых высоких в мировой транспортной отрасли. Это подтверждается тем, что авиакомпания в течение нескольких лет сохраняет 4-е место в мире среди перевозчиков по цифровизации в рейтинге консалтинговой компании Bain & Co.

На практике перевозчик реализовал более десяти бизнес-кейсов на базе современных цифровых технологий. Среди них - программа «Интернет на борту», доступная на широкофюзеляжных воздушных судах, которая сейчас распространяется на узкофюзеляжный флот. Вместе с тем бортпроводники и пилоты оснащены планшетами, которые позволяют полностью и детально видеть свое поле работы. Другой пример применения цифровых технологий - система «Монитор руководителя», которая предоставляет менеджерам авиакомпании онлайн-доступ к более чем 500 показателям деятельности компании. Национальный перевозчик первым в России совместно с ФНС реализовал цифровой проект «Витрина данных налогового мониторинга». Он позволил компании оптимизировать трудозатраты и сократить издержки. За 2018 год число запросов налоговых органов снизилось на 33%, а количество бумажных документов для ФНС России уменьшилось в четыре раза.

Еще одно важнейшее цифровое нововведение - в 2017 году авиакомпания перешла на SAP HANA - платформу нового поколения для работы с данными разного рода в реальном времени. Это позволило сразу в 7 раз повысить долю автоматизированной - безбумажной- отчетности. Внедрены также система управления ресурсами (она сократила среднее время обслуживания самолета между прилетом и вылетом) и система интеллектуальной поддержки эксплуатации воздушных судов, позволившая повысить среднесуточный налет лайнеров.

Как пояснял гендиректор авиакомпании, оценить плюсы новшеств легко. Если раньше разворот самолета (от прибытия в аэропорт до отбытия в новый рейс) занимал 1 час 20-30 минут, то сейчас самолет разворачивается за 40-45 минут. «Есть очень много вещей, которые компьютерная система позволяет ускорить. Мы видим, где наши тягачи, где наши «элефанты» - обливальные машины, где наши автобусы, как это все движется; загрузку наших пассажиров», - пояснял он.

Пунктуальности полетов «Аэрофлот» уделяет особое внимание. По итогам июля 2019 года перевозчик стал первым по пунктуальности среди 20 крупнейших авиакомпаний мира. Этот результат зафиксировало ведущее международное аналитическое агентство OAG (Великобритания). Такого результата удалось добиться во многом благодаря автоматизации основных бизнес-процессов. К слову, в планах авиакомпании - дальнейшие разработки в области искусственного интеллекта, что отражено в обновленной стратегии развития Группы «Аэрофлот» до 2023 года.

ТАСС; 2019.08.22; МИНТРАНС УГЛУБИТ УВЯЗКУ МАРШРУТА «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» С ТОЧКАМИ РОСТА В РЕГИОНАХ

Минтранс РФ дополнительно проработает вопрос синхронизации международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» (МТМ ЕЗК) с точками роста в регионах прохождения. Об этом сообщила пресс-служба госкомпании «Автодор» по итогам заседания межведомственного координационного совета при **Минтрансе РФ** по вопросам развития транспортной инфраструктуры на существующих и перспективных автодорогах федерального значения, связанных со строительством ЕЗК.

«По итогам заседания принято решение провести анализ охвата транспортным коридором («Европа-Западный Китай» - прим. ТАСС) точек экономического роста регионов, а также синхронизировать его с развитием промышленных и инновационных кластеров и туристических центров. Такая работа будет проведена с участием регионов, по которым проходит маршрут», - говорится в сообщении.

Также в рамках проекта МТМ ЕЗК будут дополнительно проработаны вопросы повышения транспортной доступности регионов, по которым он проходит, отметили в «Автодоре».

МТМ «Европа- Западный Китай»

Маршрут «Европа - Западный Китай» состоит из трех основных частей. Первый проходит от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги М-11 и Центральную кольцевую автодорогу. Второй участок - скоростная автодорога «Москва - Нижний Новгород - Казань». Она пройдет от Москвы до н.п. Шали (Республика Татарстан). Третий участок пройдет от пересечения со скоростной автодорогой «Москва - Нижний Новгород - Казань» до границы с Казахстаном.

Строительство дорожной инфраструктуры для развития коридора «Европа - Западный Китай» включено в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры» до 2024 года. Общий объем предусмотренных средств 655,1 млрд рублей, из которых 390,4 млрд рублей бюджетные средства. Два основных проекта - строительство 729 км скоростной автотрассы «Москва - Казань» и 70 км автообхода Тольятти с мостом через Волгу.

<https://tass.ru/ekonomika/6790207>

ТАСС; 2019.08.22; МИНТРАНС ПРОИНСПЕКТИРУЕТ ИСПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТОВ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНАХ

Минтранс РФ проинспектирует исполнение контрактов по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** в отстающих регионах. Такое решение было принято по итогам всероссийского совещания по актуальным вопросам реализации дорожного **нацпроекта** с участием **Минтранса РФ** и **Росавтодора**, сообщили в «Информавтодоре».

«Отстающим регионам поручено активизировать процесс заключения контрактов и подтвердить выполнение взятых обязательств по освоению средств в полном объеме, в противном случае будет предложено перераспределить финансирование другим территориям, - говорится в сообщении. - По итогу совещания принято решение о проведении ряда инспекционных поездок в субъекты, которые вызывают больше всего вопросов».

Регионам с низкими показателями по **БКАД** также было поручено в кратчайшие сроки нарастить темпы дорожных работ. В числе отстающих регионов - Республика Крым и Еврейская автономная область.

Первый **замминистра** транспорта **Иннокентий Алафинов** напомнил, что строительный сезон подходит к концу и в северных, дальневосточных субъектах времени для исправления ошибок остается совсем немного. «Коллегам из регионов, расположенных в более «комфортных» климатических зонах, также нельзя расслабляться», - отметил он.

Кроме того, в ходе совещания было отмечено, что сейчас в российских регионах активно выполняются производственные дорожные работы в рамках **нацпроекта**. «В целом проведено устройство покрытия на площади 123 млн кв. м - это 43,5% от общего объема работ», - сообщили в «Информавтодоре». Особо высоких показателей достигли в Белгородской, Пензенской, Ульяновской областях, а также Краснодарском крае и Республике Татарстан.

В начале августа премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил главам субъектов РФ в кратчайшие сроки завершить заключение контрактов на выполнение работ в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в отстающих регионах и начать работы.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/903837>

ТАСС; 2019.08.22; НА СТАВРОПОЛЬЕ ОТКРЫЛИ ДОРОГУ, КОТОРУЮ НЕ РЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 30 ЛЕТ

Автодорога в Шпаковском районе Ставропольского края открыта в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** после ремонта, который не проводился более 30 лет. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе министерства дорожного хозяйства и транспорта края.

«Торжественное открытие автодороги «Верхнедубовский - примыкание к дороге Шпаковское-Дубовка Казинка» состоялось сегодня в Шпаковском районе. На ее ремонт в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** было направлено более 31 млн рублей», - говорится в сообщении.

«Ремонт этой дороги не проводился более 30 лет и весьма отраднo, что теперь здесь не только обновлено дорожное полотно, но и установлены новые дорожные знаки и барьерные ограждения. Покрытие проезжей части отвечает всем нормативным требованиям, что способствует повышению безопасности дорожного движения», - приводит пресс-служба слова министра дорожного хозяйства и транспорта края Евгения Штепа.

Шпаковский район расположен в центральной части Ставропольской возвышенности. Практически в центре района находится административный центр края - Ставрополь. Численность населения около 125 тыс. человек.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/906947>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.23; ВСЕ БУДЕТ НАРУБИТЬСЯ; УГОЛЬЩИКИ И ЧИНОВНИКИ ГОТОВЯТСЯ К НЕБЫВАЛОМУ РОСТУ ДОБЫЧИ

На встрече президента с губернаторами угледобывающих регионов стали известны новые параметры программы развития отрасли. К 2035 году, по оценкам Минэнерго, в РФ будут добывать 550–670 млн тонн угля, на 25–52% больше, чем фактический (и рекордный) уровень добычи в 2018 году. Большую часть этих объемов планируется отправлять железной дорогой на экспорт в страны АТР, для чего, по мнению и Минэнерго, и угольщиков, нужно активно развивать БАМ и Транссиб, обеспечивая неизменность тарифов и после 2025 года, до которого они формально согласованы. Однако независимые эксперты считают планы по добыче излишне оптимистичными.

Скорректированная программа развития угольной отрасли до 2035 года предполагает увеличение добычи с сегодняшних 440 млн тонн до 550 млн или 670 млн тонн в зависимости от сценария. Об этом рассказал 22 августа глава Минэнерго Александр Новак на встрече Владимира **Путина** с губернаторами угледобывающих регионов. Причем, уточнил министр, эти цифры даже меньше, чем заявляют угольные компании: «Их заявка на этот период на 100 млн тонн больше». Но Минэнерго «ориентируется на реальную оценку и реальные возможности нашей инфраструктуры».

Различия в прогнозах, пояснил господин Новак, относятся к таким факторам, как потребление угля в электроэнергетике и ЖКХ:

«Есть два варианта: сохранение на текущем уровне, как происходит последние десять лет, либо рост потребления почти на 30 млн тонн с учетом программ развития электроэнергетики и в том числе угольной генерации дальневосточных регионов» (по проекту программы, опубликованному в четверг, это 87 млн тонн и 130 млн тонн в 2035 году соответственно). Также Минэнерго учитывает оценку конъюнктуры мировых рынков, волатильность цен и прогноз развития транспортной инфраструктуры. Программа проходит согласование, в сентябре будет представлена в правительство.

Программа, следует из ее текста, предусматривает рост экспорта в консервативном сценарии до 322 млн тонн при его удельном весе в поставках 66,5% и 392 млн тонн — в оптимистичном (66,7%). При этом в оптимистичном сценарии экспорт будет увеличиваться в абсолютное большинство стран, кроме ЕС. Падение экспорта в ЕС уже к 2030 году должно компенсироваться поставками в Южную Европу, Африку и на Ближний Восток. Ожидают авторы программы и улучшения конъюнктуры: роста цены энергоугля на западном направлении на 9,7–11%, на восточном — на 10–12,5%. Metallургический уголь подорожает на 8,7–10,4% и 7,1–8,6% соответственно.

Одним из ключевых моментов для обеспечения роста экспорта в АТР остается развитие Восточного полигона — расширение БАМа и Транссиба, дающих доступ к восточным рынкам, где конъюнктура все еще достаточно сильная. Долгосрочная программа развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года предусматривает увеличение перевозок до 195 млн тонн на восточном направлении, однако, уточнил господин Новак, ее необходимо синхронизировать с программой развития угольной отрасли и за рамками 2025 года.

В ОАО РЖД «Б» сообщили, что ДПР разработана и принята в тесном взаимодействии и с учетом согласованных планов развития мощностей предприятий промышленного сектора, включая и угольную отрасль.

«При разработке программ развития за пределами 2025 года компания будет придерживаться того же принципа»,— заверили в монополии, напомнив, что в июле получили от вице-премьера Максима Акимова поручение представить предложения по разработке документов, которые определяют ключевые задачи работы за горизонтом 2025 года.

По программе развития угольной отрасли в восточном направлении будет отправлено 237 млн тонн в консервативном и 252 млн тонн в оптимистическом сценарии, в атлантическом — 85 млн и 140 млн тонн соответственно. Фактические экспортные поставки 2018 года по железной дороге на восток в 88 млн тонн предлагается увеличить к 2025 году на 183 млн и 185 млн тонн в зависимости от сценария, к 2035 году — до 214 млн и 220 млн тонн. Инфраструктура по программе должна позволять в 2025 году вывезти на восток 202–210 млн тонн, в 2035 году — 237–252 млн тонн.

Нехватку пропускной способности железных дорог угольщики называют одной из наиболее актуальных проблем. «Объемы на Восток не падают, поэтому необходимо вводить инфраструктуру в срок,— говорит один из собеседников “Ъ” в отрасли.— Сейчас мы видим, что пошли разговоры о сдвиге вправо». Глава Кузбасса Сергей Цивилев на встрече с президентом подчеркнул, что Восточный полигон должен развиваться «в приоритете и упреждающе».

Его супруга Анна Цивилева, глава совета директоров угольной «Колмар групп», пояснила “Ъ”, что полигон должен развиваться опережающими темпами относительно транзитных перевалочных пунктов (портовые терминалы и комплексы, погранпереходы) российских товаров с максимальным экспортным потенциалом. «Для Восточного полигона это, конечно же, уголь»,— говорит она. По ее словам, поскольку ДПР ОАО РЖД содержит конкретный хронологический график инвестиций в разрезе отдельных участков и объектов, то могут возникнуть риски рассинхронизации с темпами роста предъявления грузов на сеть: «В частности, имеются такие опасения касательно участка Тында—Беркакит ДВЖД, где есть вероятность недостатка пропускной и провозной способности его в 2020 году относительно грузопотока из Южной Якутии».

Второй пункт, обозначенный господином Цивилевым,— это долгосрочный понятный тариф на перевозку по железной дороге по принципу «инфляция минус», «чтобы правила не менялись». Прирост по принципу «инфляция минус 0,1%» на период до 2025 года был согласован в конце 2017 года грузоотправителями и ОАО РЖД, однако в конце 2018 года соглашение нарушили, введя экспортную надбавку в 8%, увеличив тариф на порожний пробег вагонов на 6% (см. “Ъ” от 25 октября 2018 года).

Предложение о долгосрочном тарифе поддержал и Александр Новак, уточнив, что «конкретные параметры за рамками 2025 года предстоит еще обсудить». В разных местах программы для сдерживания роста транспортной составляющей, помимо долгосрочного тарифа, предложено внести изменения в тарифы так, чтобы они учитывали калорийность угля и конъюнктуру мирового рынка.

Между тем независимые эксперты сдержанно оценивают прогнозы Минэнерго и угольщиков. Директор по оказанию консультационных услуг компаниям энергетической отрасли PwC в России Дмитрий Стапран отмечает, что 38% мирового объема электроэнергии вырабатывается на угольных электростанциях. Объем добычи угля компаниями из топ-40 увеличился, говорит он, хотя некоторые продали профильные активы. Так, Glencore и Yangzhou приобрели оставшиеся австралийские угледобывающие активы Rio Tinto. Рост цен может быть оправдан, особенно на восточном направлении, так как Китай, Индия, да и Юго-Восточная Азия в целом, для удовлетворения потребностей в первичных энергоносителях продолжают использовать уголь, поясняет эксперт. Поэтому, добавляет он, темпы экономического роста, превышающие общемировые, в этих странах указывают на то, что спрос на уголь в кратко- и среднесрочной перспективе сохранится.

Однако, уточняет господин Стапран, в долгосрочной перспективе развитие возобновляемой энергетики приведет к изменению энергобаланса, с 2023 года «потребление угля стабилизируется».

По мнению Максима Худалова из АКРА, при текущих ценах добыча даже на уровне 550 млн тонн выглядит слишком оптимистично, тем более что «потенциал экспортных рынков может не удовлетворить амбиции российских угольных компаний». В самой программе

признается, что, если цены на уголь не будут расти, в 2035 году станет нерентабельным экспорт 217 млн тонн из запланированных к добыче.

<https://www.kommersant.ru/doc/4068182>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.08.23; ПОСТАВИЛ В УГОЛЬ: ПРЕЗИДЕНТ ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ ДОБЫТЧИКОВ НА ЭКОЛОГИЮ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ ДОЛЖНА СОПРОВОЖДАТЬСЯ ВНЕДРЕНИЕМ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, СЧИТАЕТ ГЛАВА ГОСУДАРСТВА

Рост угледобычи должен сопровождаться увеличением инвестиций и внедрением современных технологий, которые обеспечат безопасность работников и не будут наносить ущерб экологии. Об этом президент **Владимир Путин** заявил 22 августа на совещании с губернаторами угледобывающих субъектов в Кремле. Модернизация отрасли повлечёт за собой и качественные изменения в логистике и инфраструктуре регионов, где идёт добыча, отметил в беседе с «Известиями» заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев.

Добыча угля остаётся одной из ключевых отраслей национальной экономики, подчеркнул **Владимир Путин**, открывая встречу с главами угледобывающих регионов в преддверии Дня шахтёра.

– Угольная промышленность вот уже почти три столетия вносит огромный вклад в развитие нашей страны и сегодня демонстрирует хорошие показатели угледобычи, уверенный экспортный потенциал, большие перспективы роста на новых месторождениях, в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, – сказал президент.

По его словам, масштабные планы связаны с развитием логистики, транспортной инфраструктуры для угольной отрасли, включая расширение пропускной способности БАМа, Транссиба, мощностей морских портов и на востоке, и на западе России. При этом процесс добычи ни в коем случае не должен оказывать негативный эффект на жителей страны и экологию, предостерег глава государства.

— Рост угледобычи должен идти в ногу с активным внедрением современных технологий, с увеличением инвестиций в создание надежных систем безопасности, с реализацией программ в сфере социальной поддержки работников предприятий и жителей регионов в целом, — сказал **Владимир Путин**. — И, конечно, необходимо уделять особое внимание вопросам экологии. Гнаться за миллионами тонн добычи в ущерб природе — это опасно, а значит, недопустимо. Так же как и забывать о том, как и чем живут люди, есть ли в регионах работа для членов семей, как обстоит дело с дошкольными учреждениями, с учреждениями здравоохранения, образования, с благоустройством шахтёрских городов и поселков.

Новая стратегия развития угольной отрасли РФ до 2035 года предусматривает рост добычи с 440 млн т в год до 550 млн т по первому варианту, и до 670 млн т — по второму, рассказал министр энергетики Александр Новак. Он добавил, что за последние 10 лет уровень смертельного травматизма в угледобывающей отрасли снизился в пять раз. По словам министра, сегодня продолжается закрытие особо опасных шахт и разрезов, а также внедряются новые технологии систем наблюдения, оповещения и поиска людей.

О том, что социальные проблемы работников отрасли не решаются годами, на совещании заявил глава Российского независимого профсоюза работников угольной промышленности Иван Мохначук. В частности, он предложил ввести на шахтах процедуры реабилитации горняков после смены, а также указал на отсутствие в методиках учета вредных условий работы микроклимата и недостаточной естественной освещенности под землей.

— Вопросы социальной справедливости должны быть восстановлены. Для меня несколько неожиданным даже и странным является то, что здесь Иван Иванович сказал, — отреагировал **Владимир Путин**. — Это касается медицины. Это чрезвычайно важно. Не думаю, что это большая нагрузка на бизнес. Что здесь такого? Это касается соблюдения условий труда и безопасности в угольной отрасли. Не понимаю, почему

нельзя выстроить работу таким образом, чтобы все участники этого процесса имели отношение к этой важнейшей составляющей работы в шахтах.

Снижение травматизма и создание комфортных условий труда — одна из ключевых задач современного производства, считает зампред комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев. По его мнению, поручения главы государства ускорят реализацию программы.

— После того как на отрасль обратили внимание на самом высоком уровне, инвесторы начнут вкладывать в безопасное производство больше средств, — отметил в беседе с «Известиями» сенатор. — Кроме того, модернизация угольной сферы повлечет за собой и качественные изменения в логистике и инфраструктуре регионов, где идет добыча угля.

Использование современных технологий стимулирует развитие угледобывающей отрасли, отметил в разговоре с «Известиями» и глава отдела инвестицией «БКС Брокер» Нарек Авакян.

— За последние полвека уголь в мировом энергобалансе сократил свою долю в 2,5 раза — с 80% до немногим более 30%, — пояснил эксперт. — Поэтому повышение экологичности добычи и использования поддерживает глобальный спрос на этот ресурс, что не дает ценам обвалиться ниже текущих уровней.

Инновационные технологии в угольной добыче позволят значительно простимулировать рост отрасли, считает и руководитель аналитического департамента АMarkets Артем Деев. Забота об окружающем мире и людях, занятых в угольной промышленности, а также работа по увеличению объемов позволит существенно простимулировать отрасль, придав ей дополнительно до 5% роста ежегодно, уточнил он.

<https://iz.ru/913112/dmitrii-laru-irina-tyruleva-sergei-izotov/postavil-v-ugol-prezident-obratil-vnimanie-dobytkhikov-na-ekologiiu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.08.23; ТАРИФ «ШАХТЕРСКИЙ»; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Рост угледобычи должен сочетаться с безопасностью, а гнаться за миллионами тонн добычи в ущерб природе опасно и недопустимо, заявил президент **Владимир Путин** в Кремле на встрече с руководством угледобывающих регионов.

Помимо семи лидеров регионов, где отрасль играет системообразующую роль (глав Коми, Якутии, Хакасии, Красноярского края, Кемеровской и Новосибирской областей, а также врио губернатора Забайкальского края), присутствовал внушительный «десант» высокопоставленных чиновников - первый замглавы правительства Антон Силуанов, вице-премьер Дмитрий Козак, помощник президента Андрей Белоусов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, министр энергетики Александр Новак и министр экономического развития Максим Орешкин. Также были приглашены глава РЖД Олег Белозеров и председатель Российского независимого профсоюза работников угольной промышленности Иван Мохначук.

В преддверии Дня шахтера глава государства поздравил работников отрасли, ветеранов угледобычи, а также их семьи. Труд горняков сопряжен с риском, а сильный шахтерский характер передается и закаляется из поколения в поколение. «Наших славных горняков всегда отличало мужество, прямота, упорство, работа с полной отдачей», - похвалил президент. **Путин** отметил огромный вклад угольной промышленности в развитие страны, хорошие показатели угледобычи, уверенный экспортный потенциал, большие перспективы роста на новых месторождениях, в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке. Масштабные планы связаны с развитием логистики, транспортной инфраструктуры, включая расширение пропускной способности БАМа, Транссиба, мощностей морских портов. Президент призвал региональных лидеров поддерживать постоянные контакты, содержательный диалог с акционерами и управленцами угледобывающих и перерабатывающих предприятий. Там, где такое сотрудничество налажено и работа идет в интересах людей, более эффективно решаются проблемы, считает он. Прежде всего это обеспечение безопасных и достойных условий труда.

Президент указал, что «рост угледобычи должен идти в ногу с активным внедрением современных технологий, с увеличением инвестиций в создание надежных систем безопасности, с реализацией программ в сфере социальной поддержки работников предприятий и жителей регионов в целом». И особое внимание нужно уделять вопросам экологии. «Гнаться за миллионами тонн добычи в ущерб природе - это опасно, а значит, недопустимо, - подчеркнул **Путин**. - Так же как и забывать о том, как и чем живут люди, есть ли в регионах работа для членов семей, как обстоит дело с дошкольными учреждениями, с учреждениями здравоохранения, образования, с благоустройством шахтерских городов и поселков». «Все это важнейшие, крайне значимые вопросы, напрямую затрагивающие десятки и даже сотни тысяч людей, особенно с учетом членов семей это уже под миллион уходит», - сказал он.

«Последние 10 лет для угольной отрасли, промышленности стали действительно положительными», - оценил Александр Новак. Минэнерго готовит обновленную программу развития угольной отрасли, с прогнозом по росту добычи до 550 - 670 млн тонн к 2035 году. В сентябре документ будет представлен в правительство. В проекте два варианта: рост с 440 млн тонн до 550 млн тонн или же до 670 млн тонн. «Оптимистично», - произнес президент. «Но это меньше заявок угольных компаний, которые планируют добыть на 100 млн тонн больше», - сравнил министр.

В прошлом году потребление угля в стране выросло до 180 млн тонн, на экспорт было отправлено 210 млн. «Растущая зависимость от внешних рынков создает определенные угрозы, определенные риски, имею в виду волатильность этих внешних рынков», - заявил **Путин**. У конкурентов - Австралии и Индонезии - лучше логистические условия: центры добычи находятся ближе к местам отгрузки, и это надо учесть при формировании планов. Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев обрисовал три задачи. Во-первых, нужен долгосрочный «понятный» тариф на железнодорожные перевозки, «чтобы правила не менялись». Во-вторых, необходимо приоритетное развитие Восточного полигона. И в-третьих - решение проблемы ветхого и аварийного жилья в течение трех лет. «Несмотря на международные кризисы, угольная отрасль постоянно увеличивала добычу», - заметил Цивилев. И если не занимать свою нишу на экспорт, то ее займут другие и российская экономика много потеряет, добавил он.

Всего в отрасли занято 143,8 тысячи человек, констатировал глава государства, при этом рост числа работников за прошлый год - 1,8 процента. «Много вопросов решено за последние годы, но огромное количество проблем еще не решено», - констатировал он и предоставил слово представителю профсоюза. Выслушав его, президент подчеркнул, что «вопросы социальной справедливости, конечно, должны быть восстановлены». Речь идет про медицину, соблюдение условий труда и безопасности. «Не понимаю, почему нельзя выстроить работу таким образом, чтобы все участники этого процесса имели отношение к этой важной составляющей работы в шахтах», - сказал президент. «Самое чувствительное - это градация вопросов, связанных с вредными условиями, - считает **Путин**. - Какая-то ерунда, явно натянутая вещь - буровой мастер или мастер буровой установки, ну просто чушь какая-то». Это нужно привести в соответствие со здравым смыслом, заявил он. Речь о том, что, по словам, Мохначука, буровых мастеров не включили в перечни профессий для досрочного выхода на пенсию, потому что там другое название - мастер буровой установки. «Подготовим проект поручений и эти вещи там, безусловно, будут учтены», - заключил глава государства.

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

Президент поручил обеспечить жильем молодых кандидатов и докторов наук, работающих в вузах, а также провести всероссийский конкурс по выявлению лидеров научно-технологической сферы. Глава государства утвердил перечень поручений по итогам встречи со студентами и аспирантами Уральского федерального университета. Правительству предстоит разработать меры по созданию условий для обеспечения жильем молодых научно-педагогических работников образовательных организаций высшего образования - кандидатов и докторов наук. Доклад нужно представить до октября.

Владимир Путин также поручил правительству до ноября представить предложения по совершенствованию порядка разработки, изготовления и применения отечественных радиофармацевтических лекарств, в том числе изготавливаемых образовательными

организациями высшего образования и научными организациями, а также по расширению сфер применения таких лекарств. В стратегии развития фармацевтической промышленности на период до 2030 года надо предусмотреть меры, направленные на обеспечение учета результатов научных исследований в области разработки конкурентоспособных отечественных лекарств, проводимых научными организациями и образовательными организациями высшего образования, оценить возможность коммерциализации и внедрения этих результатов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.08.22; НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ; СОВМЕСТНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ТАКСИ ПОЗВОЛЯТ ПАССАЖИРАМ СЭКОНОМИТЬ

В Россию приходит услуга совместных поездок на такси, с попутчиками. Цена такой поездки может сократиться в два-три раза. Уже несколько компаний предлагают этот сервис. Выглядит это так: пассажир заказывает поездку в мобильном приложении или по телефону, а агрегатор уже сам подберет ему попутчиков по маршруту следования.

Эта услуга привлечет к такси более широкий круг пассажиров, уверен Илья Зотов, председатель Общероссийского объединения пассажиров. Во всем мире совместные поездки на такси - востребованный продукт. Более того, в ряде стран такие автомобили допускают на выделенные полосы и создают для них специальные парковочные места.

Подобные меры мотивируют людей объединяться и ехать вместе, при этом экономят не только деньги, но и время, так как дороги становятся свободнее. Но есть несколько проблем, которые предстоит решить. «В России в настоящее время на законодательном уровне до сих пор не урегулированы вопросы для совершения совместных поездок», - отмечает Илья Зотов.

Карпулинг (совместные поездки) действительно сегодня представляет большой предмет споров, поскольку в данном случае нет никаких гарантий безопасности. Ни водитель, ни попутчики не знают о том, насколько успешно может закончиться поездка, поскольку никаких сведений друг о друге у них нет. А водитель в таких поездках еще и не проходит никакого осмотра перед поездкой.

С такси же другая история. В данном случае водителю можно доверять. Агрегаторы предоставляют данные о перевозчике, а там уже можно выяснить, насколько квалифицирован водитель. Возникает другой вопрос - такая услуга может внедряться лишь с согласия всех пассажиров-попутчиков. Наконец, есть риск, что в случае согласия на такую совместную поездку от аэропорта багаж одного пассажира может не поместиться из-за того, что раньше в машину уже сел другой пассажир с багажом, говорит Илья Зотов.

Но все эти проблемы решаемы, особенно ввиду той экономии средств, которая доступна пассажирам. Такси и так с каждым годом становится все доступнее. По данным Общероссийского объединения пассажиров, каждый год снижается цена одной поездки на такси. Неудивительно, что в мегаполисе личный автомобиль снова стал считаться роскошью из-за стоимости парковки и обслуживания.

Общемировой тренд сегодня - именно отказ от личного автомобиля в пользу общественного транспорта, такси и каршеринга, поскольку это более мобильно, говорят эксперты.

Правда, по сравнению с другими странами уровень цифровизации на транспорте у нас оставляет желать лучшего. Приложения по вызову такси установлены только у 45% россиян.

<https://rg.ru/2019/08/22/sovместnye-poezdki-na-taksi-pozvoliat-passazhiram-sekonomit.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.22; АКТУАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РОССИИ АЛЕКСЕЯ БАКИРЕЯ

– Алексей Сергеевич, Госдума приняла концептуально в первом чтении многострадальный, я бы сказала, законопроект о такси, который уже при внесении был

признан устаревшим, требующим внесения значительных изменений. Собственно, это подтверждает и количество поправок, подготовленных ко второму чтению. **Минтранс** принимал участие в работе над поправками к законопроекту?

– **Минтранс** принимал участие в заседаниях рабочей группы, но поправки, которые мы сейчас получили, дают основание полагать, что часть из них была сформулирована позже, не на площадке рабочей группы. Мы внимательно анализируем поступивший документ, он действительно претерпел значительные изменения. После тщательного изучения **Минтранс** сформулирует свою позицию в отношении предлагаемых новелл законопроекта.

– Если говорить в целом, на ваш взгляд, это должен быть закон прямого действия?

– Закон прямого действия, который детализирует все особенности правоотношений, – это утопия. На практике всегда ищется некий баланс: какие нормы должны стать нормами прямого действия, какие – должны быть раскрыты в подзаконных актах. Учитывая тот факт, что сфера регулирования деятельности легкового такси, исходя из концепции предыдущей версии законопроекта, во многом имеет региональное измерение, понятно, что целый ряд правоотношений будет раскрыт именно на региональном уровне. Кстати, этот вопрос обсуждался и на VII Международном евразийском форуме «Такси», который прошел в Москве 8–9 августа 2019 года. Регионы выступают за то, чтобы федеральный законодатель передал им наибольший объем полномочий, то есть чтобы закон был в большей степени рамочным, формулировал основные права и обязанности участников правоотношений. У регионов, к слову, разные позиции, но на своем уровне им комфортнее решать эти вопросы, тем более что этот вид транспорта во многом муниципальный.

– Насколько я знаю, многие регионы, в частности, Москва, ратуют за то, чтобы им дали право устанавливать квоты на количество выданных разрешений, что влияет на цену и позволяет осуществлять контроль за водителями.

– Эта возможность по установлению квот есть и в действующей редакции закона. **Минтранс** некоторое время назад запрашивал регионы, каким образом исполняется № 69–ФЗ, какие из полномочий, переданные на региональный уровень, были ими реализованы. Например, в настоящее время субъекты РФ вправе устанавливать своими законами требование о соответствии цвета кузова легкового такси одной из цветовых гамм. Подчеркну: это право, но не обязанность. Не все регионы воспользовались этим правом, поэтому легковое такси может быть любого цвета. А ряд регионов ввели своим законодательством требования к цветовой гамме кузова ТС. Такая же ситуация складывается и по квотам. № 69–ФЗ эту позицию зафиксировал и предоставил регионам право устанавливать квоту на количество разрешений, выдаваемых фрахтовщикам. Несколько регионов таким правом воспользовались, в частности, Вологодская и Волгоградская области. Мы исходим из того, что эта норма могла бы быть сохранена, необходимо проанализировать правоприменение и потом делать выводы.

– Кто, на ваш взгляд, должен устанавливать тарифы? Как вы относитесь к идее о передаче тарифообразования на уровень субъектов?

– Вопрос тарифообразования непростой и требует тщательного анализа. В том варианте законопроекта, который мы получили, предполагается разработка **Минтрансом** России соответствующей методики. Мы относимся к этой идее осторожно, поскольку в нашем понимании тариф нужно регулировать тогда, когда государство финансово участвует в обеспечении доступности для населения какого-либо вида транспорта, как это происходит в сфере городского пассажирского транспорта, где региональные органы власти или органы местного самоуправления фактически компенсируют перевозчику разницу между регулируемым и экономически обоснованным тарифами в рамках государственных и муниципальных контрактов. Это принципиальный момент. Понятно, с чем связаны такие предложения по регулированию тарифов. Зачастую агрегаторы (службы заказа такси) фактически устанавливают стоимость поездки на такси и берут за свои услуги значительный процент. Это приводит к тому, что водитель вынужден работать больше, что неизбежно приводит к переработкам, нарушению режима труда и отдыха, созданию предпосылок для совершения ДТП и т. д. Представляется, что

регулирование тарифов без оказания государственной или муниципальной поддержки в виде компенсации выпадающих доходов вызывает сомнение.

– Считаете ли вы справедливым, что сегодня именно агрегаторы устанавливают тарифы на перевозку и водители платят им до 30% от стоимости поездки, хотя, как утверждают сами агрегаторы, они оказывают только информационные услуги, стоимость которых не превышает нескольких десятков рублей?

– Есть разные подходы к оценке роли агрегаторов. Можно услышать такую позицию служб заказа такси: мы же не заставляем конкретное лицо к нам присоединяться, пусть работает по «классической» схеме. Как правило, в крупных городах работают несколько агрегаторов, кто-то берет 30%, кто-то 20%, у каждого есть право выбора, и фрахтовщик сам волен определять, соглашается он на эти условия или нет. История непростая, и у каждой стороны своя правда.

Другое дело, что агрегаторы в эру цифровизации стали определенным феноменом. Агрегаторы изменили структуру услуг и способ выбора заказа такси, они осуществляют коммуникацию фрахтовщиков и фрахтователей через IT-платформы, их деятельность нельзя уложить в классическую схему организации перевозок легковым такси. Если посмотреть шире, то здесь речь идет о двух составляющих: размере тарифа и размере вознаграждения. Это разные вещи. Да, звучат предложения, чтобы ограничить размер процента, который берут себе агрегаторы, или запретить при составлении договора публичной оферты прописывать право службы заказа такси устанавливать размер вознаграждения.

Мировая практика тоже неоднородна в этой части. Где-то тарифообразование относится к полномочиям муниципальных властей, где-то эта сфера вообще не регулируется, нет ни разрешений, ни допуска к рынку такси.

– Основные претензии к агрегаторам со стороны участников рынка состоят в том, что они, укрываясь за ширмой предоставления информационных услуг, не несут никакой ответственности. Удалось ли в законопроекте прописать ответственность агрегаторов?

– Отличительная черта данного законопроекта, что впервые дано определение агрегаторам – службам заказа такси, вводятся их права и обязанности. Самое главное, что на законодательном уровне установлено, что эта служба заказа такси обязана обеспечить размещение на своем сервисе информации только о тех ТС, в отношении которых выдано разрешение, и за несоблюдение этого требования установлена ответственность.

– Не секрет, что этими сервисами пользуются и недобросовестные участники, несмотря на то, что агрегаторы утверждают, что у них есть внутренняя система проверки, наличие определенных корпоративных стандартов допуска. Как это можно проверить и какую ответственность несет служба заказа такси за несоблюдение этих стандартов?

– В законопроекте есть ряд положений, которые требуют обсуждения. Например, с агрегатора снимается ответственность за то, что лицо, имеющее разрешение на ТС и присоединившееся к сервису, в случае аннулирования у него разрешения на ТС продолжает использовать этот сервис. На наш взгляд, это неправильно. Сегодня вся информация о разрешениях находится в публичном доступе, и агрегатор имеет все технические возможности для того, чтобы в режиме реального времени получать информацию о действующих разрешениях на ТС и блокировать доступ к сервису в случае аннулирования разрешения. В противном случае это может привести к тому, что лицо, получившее разрешение, может в добровольном порядке его аннулировать, чтобы выйти из правового регулирования и продолжать пользоваться сервисом. Агрегаторы должны постоянно поддерживать актуальность своей базы и нести за это ответственность.

– А насколько остро стоит вопрос персонификации водителей? Например, в результате проверки ГИБДД одной из компаний-агрегаторов было выявлено, что из 126 тыс. таксистов более 600 лишены прав управления и 720 – ожидают решения суда по нарушениям, связанным с вождением в нетрезвом состоянии.

– Разрешение выдается на ТС, а не на водителя. Этот вопрос при наличии информационных технологий тоже должен быть решен. Службам такси надо предоставить право доступа к базам ГИБДД, чтобы выявлять лиц, в отношении которых принято решение о лишении водительского удостоверения. По большому счету это касается не только такси. Дело в том, что не всегда лишение права управления

транспортным средством сопровождается его физическим изъятием. Человек может быть лишен этого права, но водительское удостоверение у него остается, например, он может утверждать, что оно потеряно. Поэтому само по себе предъявление водительского удостоверения еще не означает наличие права управления ТС. То есть речь идет вообще о системе допуска к управлению ТС, о внедрении электронных водительских удостоверений, чтобы в режиме реального времени можно было проверить эту информацию. Рано или поздно мы к этому придем. Самое главное, чтобы негосударственные организации, осуществляя такую проверку, имели на это право.

– Поправки к законопроекту определяют ряд требований к водителям, в частности, разрешение не может быть выдано водителю, если он не имеет российского гражданства. Как вы можете это прокомментировать?

– У Российской Федерации, которая является участницей Евразийского экономического союза, членом Союзного государства с Белоруссией, есть обязанности по созданию единого рынка труда. Для авторов этой поправки есть серьезный риск, что эта норма не пройдет.

Другое требование – водитель должен иметь российское национальное удостоверение. Это тоже дискуссионный вопрос, потому что есть общая норма № 196–ФЗ, согласно которой лицо имеет право заниматься трудовой предпринимательской деятельностью, имея российское национальное удостоверение, исключение сделано для Кыргызской Республики и государств, где русский язык является официальным. В частности, на площадке ЕАЭС коллеги из Армении ставят вопрос о дискриминации армянских граждан, настаивают на том, чтобы такое же исключение было сделано и для Армении. Также предлагается, чтобы критерием выступал уровень знания русского языка, а не то, является ли русский язык официальным или нет.

Мы со своей стороны предлагаем комплексный подход, пытаемся продвинуть законопроект, который предполагает двухуровневую систему подготовки водителей.

Все государства – члены ЕАЭС являются участниками Венской конвенции о дорожном движении. И хотя в каждой стране есть своя специфика правил дорожного движения, основные подходы и принципы подготовки водителей у нас одинаковые, и при надлежащем и подтвержденном уровне организации подготовки водительское удостоверение подтверждает право быть допущенным к управлению ТС.

Но если мы говорим о профессиональной подготовке, то в этой части каждое государство предъявляет свои требования. Поэтому гражданин Армении или Киргизии, приезжая в Россию, не знает нашей нормативной базы, основополагающих законов. Его этому не учат в его стране. И, честно говоря, я не вижу предпосылок к тому, что эти требования в рамках ЕАЭС будут гармонизированы в обозримой перспективе.

Наш подход заключается в том, чтобы решить вопрос, связанный с признанием национальных водительских удостоверений и получением допуска к управлению ТС, на площадке ЕАЭС. Однако даже в случае принятия положительного решения это будет необходимым, но недостаточным условием для занятия профессиональной деятельностью. Мы исходим из того, что независимо от наличия того или иного гражданства недостаточно иметь национальное водительское удостоверение, чтобы быть водителем такси или автобуса, необходимо пройти дополнительное обучение, получить знания и навыки для работы в профессиональной сфере, для чего, очевидно, надо владеть русским языком. При этом у работодателя есть право проверить квалификацию водителя в рамках системы независимой оценки квалификации. Все эти позиции прописаны в другом проекте закона, который косвенно касается и закона о такси.

Вообще требования по допуску сформулированы в № 196–ФЗ, где уже отражены профессиональные квалификационные требования – стаж, уровень образования, наличие водительского удостоверения и т. д., и с моей точки зрения в законопроекте о такси в этой части возникает конкуренция норм.

– Поправки к законопроекту предлагают устанавливать на ТС тахографы, совмещенные с ГЛОНАСС и онлайн–кассой. Как считают участники рынка, это требование только подтолкнет водителей уйти в «серую» зону.

– При этом все признают, что таксисты перерабатывают. По данным коллег из правительства Москвы, до 70% водителей такси перерабатывают, потому что хотят

получать достойную заработную плату. Конечно, пользователям нравится, что цена на услуги такси падает, они становятся доступными. Но задумываются ли они о том, за счет чего это происходит? За счет снижения маржинальности бизнеса. Это в свою очередь предполагает большие затраты времени для получения более высокого дохода. Как проконтролировать режим труда и отдыха водителя? На основании бумажных путевых листов?

Тахограф, как бы к нему не относились, является объективным техническим средством контроля. В отличие от аппаратуры спутниковой навигации, которая позволяет мониторить маршрут ТС без привязки к водителю, тахограф позволяет это сделать, так как в него вставляется карта конкретного водителя. Да, согласен, это недешево, требует определенных издержек. К тому же, если тахограф будет установлен, за переработки с юрлиц и индивидуальных предпринимателей будут взиматься значительные штрафы. Кому это может понравиться? Установка тахографа в такси – это дискуссионная тема, но я убежден, что ТС должно быть оснащено именно техническим средством для контроля режима труда и отдыха, которое позволяет персонифицировать водителя такси.

– Эксперты указывают еще на такой момент: установка тахографа означает вмешательство в узлы и агрегаты автомобиля, и производители могут заявить, что снимают ТС с гарантии.

– Совершенно верно. В соответствии с Таможенным регламентом ЕАЭС только категории М2 и М3 подлежат оснащению тахографами, а категория М1, к которой относятся легковые автомобили, не подлежит. И если в отношении М2 и М3 порядок оснащения тахографами устанавливается национальным законодательством и производитель должен предусмотреть штатное место для установки прибора, то производитель легковых автомобилей не знает, будет ли ТС использоваться в качестве такси или нет. Поэтому в отношении поправки, касающейся обязательной установки тахографа, могут быть комментарии правового характера, поскольку она не соответствует действующей редакции технического регламента.

<http://transportrussia.ru/item/5117-aktualnyj-kommentarij.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.22; ТАКСОМОТОРНАЯ САГА: НОВОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ; УДАСТЯ ЛИ НАКОНЕЦ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ УЛОЖИТЬ В РАМКИ ПРАВОВОГО ПОЛЯ?

Профессиональное сообщество уже давно говорит о необходимости принятия комплексного отраслевого закона о такси. Об этом напомнил и Президент России на заседании Госсовета в Ульяновске. Работа над документом с переменным успехом идет уже не первый год. И вот в декабре 2018 года Госдума приняла в первом чтении подготовленный группой депутатов законопроект «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации». «Закон нужно принимать, отрасль не может регулироваться одной статьей федерального закона № 69–ФЗ, который был принят в 2011 году», – сказал председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

Как справедливо заметил первый заместитель председателя Комитета по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков, законодательное регулирование не успевает за стремительным развитием отраслевых технологических процессов, которые коренным образом изменили структуру таксомоторной отрасли. «Сложилась ситуация, при которой рынок такси, к сожалению, регулируется не государством, а агрегаторами, то есть службами заказа такси, но их деятельность не урегулирована на законодательном уровне», – пояснил он.

С одной стороны, используемые агрегаторами современные технологии повысили качество услуг такси, благодаря чему сократилось время подачи автомобиля, повысился уровень комфорта, снизилась цена поездки, введена электронная плата за услугу и т. д., с

другой – недобросовестные агрегаторы, пытаюсь выжить на высококонкурентном рынке IT-технологий, прибегают к услугам нелегальных таксистов, и именно в этом теневом сегменте повышенный уровень аварийности, напомнил Вячеслав Лысаков.

По оценкам Евгения Москвичева, почти 50% стоимости перевозки забирает система заказа такси. «Это единственный вид перевозок, где есть возможность свободного поиска пассажира и свободного движения легкового автомобиля по маршруту, который заказывает сам пассажир. Это говорит о том, что безопасность в сфере этого вида перевозок должна быть усилена, – заявил Евгений Москвичев. – Одним из федеральных законов мы разрешили иностранцам с российским водительским удостоверением работать на автобусах, троллейбусах и трамваях. На мой взгляд, в части легкового такси нам вообще на первом этапе надо запретить иностранцам управлять легковым такси. Уверен, что у нас сегодня достаточно водителей, которые способны управлять этим транспортом с возможностью свободного поиска».

Законопроект выстраивает прозрачные отношения между государством и таксомоторным сообществом. Для добросовестных предпринимателей снимаются излишние административные барьеры входа на рынок, устанавливаются превентивные меры защиты малого бизнеса, не допускающие передела рынков на местах в пользу аффилированных с местными чиновниками структур. Запускаются новые рыночные инструменты, при использовании которых современные цифровые технологии будут обеспечивать безопасность перевозок и увеличивать инвестиционную привлекательность отрасли.

Законопроект устанавливает прозрачную и понятную систему предоставления государственных услуг по выдаче разрешения на деятельность легкового такси, определяет порядок осуществления государственного контроля в сфере такси, в том числе и деятельности агрегаторов. Вводится жесткий запрет на передачу разрешений, устанавливаются требования к деятельности агрегаторов, которые обязаны зарегистрироваться, платить налоги и размещать свои серверы на территории России. Это обеспечит безопасное хранение персональных данных граждан, гарантирует блокировку сайтов и зеркал агрегаторов, оказывающих услуги ненадлежащего качества.

Пресекается осуществление расчетов между агрегаторами и таксомоторными перевозчиками через электронные кошельки. Вводится жесткий запрет на передачу агрегаторами заказа перевозчику, не владеющему разрешением на осуществление таксомоторной деятельности. В этом случае именно агрегаторы будут нести полную ответственность за ДТП и выплачивать пострадавшим компенсацию причиненного вреда. Субъектам Российской Федерации предоставляются дополнительные возможности регулирования и контроля региональных рынков. Например, вся информация о принятых, переданных заказах должна храниться агрегаторами не менее полугода и предоставляться по требованию уполномоченных органов.

Первоначально законопроект разрабатывался группой под руководством депутата Вячеслава Лысакова, но потом был передан в Комитет по транспорту и строительству, где шла работа над поправками ко второму чтению. Эти поправки были представлены под занавес весенней сессии текущего года и вызвали неоднозначную реакцию профессионального сообщества.

Об этом шла речь на пресс-конференции в информационном агентстве «Национальная Служба Новостей», где темой обсуждения стали поправки, подготовленные ко второму чтению.

В законопроекте есть много противоречий, считает исполнительный директор ассоциации «Национальный совет такси» Наталия Лозинская, в частности, появились дополнительные требования к водителю, например, быть несудимым ранее за особо тяжкие преступления. «Почему только за особо тяжкие преступления? Как это можно проверить? На основе какой статистики определили, что именно лица, совершившие особо тяжкие преступления, виновны в резонансных ДТП с участием такси?» – задалась вопросами Наталия Лозинская.

Или другой пример: в законопроекте возникает понятие «лица, осуществляющие деятельность по перевозке легковым такси», коротко – «перевозчики», чего нет в законодательстве РФ об оказании услуг автомобильным транспортом и что является нарушением Устава автомобильного транспорта. Таким образом, возникает правовая

путаница в отношении субъекта деятельности такси. Также появляется требование к лицу, которое получает разрешение на деятельность такси, предоставить справку о наличии парковочных мест для каждого автомобиля. Непонятно, кто должен давать эту справку.

Одной из поправок предлагается, чтобы **Минтранс России** выработал методику определения цены, но насколько эта методика будет гибкой? Возможно ли отдать тарифообразование на откуп регионам?

Наибольшее недоумение у экспертов вызывает поправка, предлагающая агрегаторам раздробить свой бизнес и иметь подразделения в каждом субъекте РФ. «На мой взгляд, это, наоборот, позволит любой компании уходить от ответственности. Наплодят разных юридических лиц, получают разрешения, и потом можно ответственность перекинуть на одну компанию. Как это связано с безопасностью перевозок? Мы в своем варианте предлагали уведомительную систему службы заказа такси и прописывали огромную ответственность», – говорит Наталия Лозинская.

Серьезные возражения вызывают поправки, предлагающие оборудовать ТС, кроме таксометра, тахографом, совмещенным с ГЛОНАСС, и устройством для расчета с пассажирами – онлайн–кассой. Учитывая то обстоятельство, что большинство водителей на рынке такси уходят в тень именно по той причине, что на легальных перевозчиков постоянно возлагаются новые требования, можно ожидать, что это требование только подтолкнет их уйти в «серую» зону, убежден депутат Александр Старовойтов. «Сам прибор стоит порядка 20–30 тыс. руб. плюс еще стоимость установки. Это существенная нагрузка для водителя, работающего по 14–16 часов в сутки, – отмечает он. – Кто будет производить эти тахографы? Если это будет отдельное юрлицо, а не несколько производителей, то невольно возникает вопрос: под какого производителя «заточена» данная идея? При этом не надо забывать, что установка тахографа означает вмешательство в узлы и агрегаты автомобиля, что не может нравиться производителям, которые могут заявить, что снимают ТС с гарантии».

Проблема в том, что государство не создало условий для нормальной работы легального такси, считает депутат. «Водители не хотят работать легальными таксистами, потому что их проверяют контрольно–надзорные органы. А рядом стоят нелегалы, которые занимаются ровно тем же, но их никто не проверяет. Поэтому гораздо проще снять все эти атрибуты и продолжать работать с агрегаторами, выполняя заказы, – говорит он. – Чтобы предъявлять нелегалам какие–то требования, для начала их надо вычислить на дороге, провести целую операцию, когда пассажир выступает в качестве «подсадной утки», сделать заказ через агрегатора, зафиксировать передачу денег с участием инспектора ДПС. Учитывая загруженность органов ГИБДД, вероятность того, что таксиста–нелегала поймают за руку, сводится к нулю».

Одна из поправок гласит, что разрешение не может быть выдано водителю, если он не имеет российского гражданства. С этим не согласен председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. «Если человек находится в стране на легальных основаниях, почему он не может работать в такси?», – задает он вопрос. – По его мнению, должен быть создан единый федеральный реестр выданных разрешений, единая автоматизированная система, чтобы не только сотрудники ГИБДД и **Ространснадзора**, но и пассажиры могли проверить сервис заказов такси–агрегатора и конкретного водителя.

Илья Зотов обратил внимание на отсутствие в законопроекте требований, по которым деятельность конкретного водителя может быть приостановлена в случае аварии или грубых противоправных действий с его стороны, а также перечня медицинских противопоказаний для занятия данной деятельностью.

Председатель профсоюза водителей такси «Возрождение» Андрей Кудинов вообще назвал законопроект абсурдным, так как он ужесточает получение разрешения и создает дополнительную финансовую нагрузку для таксистов.

Кроме этого, в законопроекте не прописаны права пассажира. Нерешенной остается проблема страхования по ОСАГО: страховщики отказываются страховать таксистов, считая это убыточным бизнесом. А что делать с компаниями, которые вообще не позиционируют себя в качестве такси: сервис поиска попутчиков BlaBlaCar, «Попутчик».ру, bambilo.ru, приложение заказа такси inDriver? Такие сервисы оказываются вообще вне правового поля, деятельность таких компаний ничем не ограничена и не

запрещена на территории РФ, эти компании нарушают транспортное законодательство в целом.

Учитывая резонансность темы, газета «ТР» обратилась за комментариями к директору Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России Алексею Бакирею.

<http://transportrussia.ru/item/5116-taksomotornaya-saga-novoe-prodolzhenie.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.08.22; И КНУТОМ, И ПРЯНИКОМ ПРИХОДИТСЯ ВОЗДЕЙСТВОВАТЬ НА ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ЦФО

Вопрос безопасности движения на наших дорогах – один из важнейших, и поэтому каждый руководитель транспортной компании обязан был прийти на это мероприятие, обсудить наболевшие вопросы, попробовать решить их. Но этого не произошло, и я озабочен тем, что представителей компаний–перевозчиков сегодня здесь собралось так мало!

С этих слов начал свое выступление руководитель представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в ЦФО Александр Ларионов. Мероприятие, о котором идет речь, – публичное обсуждение результатов правоприменительной практики Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора (ЦМУГАДН) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта за II квартал 2019 года. Доклады и обсуждения по этому поводу проходили в рамках реализации государственной приоритетной программы «Реформа контрольной и надзорной деятельности». Выступление Александра Ларионова было не первым, тем не менее тесно пересекалось с предыдущим докладом врио начальника ЦМУГАДН Андрея Недвижая, и прежде всего в отношении организации международных автомобильных перевозок в ЦФО.

– Печально и то, что по трем округам – Москве, Московской и Тульской областям – произошло сокращение численности международных перевозчиков, – отметил Александр Ларионов. – Проанализировав ситуацию, мы пришли к выводу, что из года в год на международных перевозчиков все сильнее давит как налоговое, так, впрочем, и неналоговое бремя.

Александр Ларионов подчеркнул и то, что по работе перевозчиков ударили и санкции, а должной защиты от этого у них нет. Поэтому многие сходят с дистанции, закрывают компании, банкротятся. Как было отмечено, необходимо более тщательно вести контроль за иностранными перевозчиками. В частности, прибалтами, белорусами, особенно поляками.

– Между прочим белорусы, да и казахи свой рынок очень серьезно защищают, – подчеркнул Александр Ларионов. – Не пускают чужаков. А в Польше, я знаю не понаслышке, люди обеспечены достойной зарплатой и социальным пакетом.

В части поддержки перевозчиков солидарность с Александром Ларионовым высказала председатель профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области Людмила Емельяненко. Она, в частности, отметила, что вопрос о достойной зарплате, социальном пакете всем инспекторам, которые сегодня действительно осуществляют очень серьезную работу по обеспечению безопасности перевозок пассажиров в Московской области, необходимо ставить на всех уровнях. Кроме того, требует оперативного решения и вопрос соблюдения режима труда и отдыха водителями.

– Сегодня в Московской области помимо Мострансавто на рынке перевозок существуют более 150 пассажирских транспортных компаний, – отметила Людмила Емельяненко. – Отсюда и возникает проблема, связанная с переработкой водителей. И если в Мострансавто есть профсоюзный контроль, благодаря которому в прошлом году переработки заметно снизились, а зарплата выросла на 24%, то во многих компаниях это зло все еще есть. Думаю, что во взаимодействии с Рос-транснадзором необходимо поработать над этим вопросом, ведь водитель – лицо транспортной компании, и от того, какие для него созданы условия, зависит безопасная перевозка пассажиров.

В рамках возникшей дискуссии был затронут и такой важный для перевозчиков вопрос, как организация и проведение обучения водителей. В том числе международных на получение свидетельства профессиональной компетенции.

В свою очередь Андрей Недвижай в своем докладе, говоря о ситуации с международными перевозками, подчеркнул, что отдел государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок ЦМУГАДН за первое полугодие 2019 года проверил 6708 единиц автотранспорта. С нарушениями выявлено 3094 единицы, вынесено 2441 постановление. Сумма наложенных штрафов составила 17 млн 931 тыс. руб. Взыскано штрафов на сумму 14 млн 267 тыс. руб.

– Считаю очень важным тот факт, что из почти 7 тыс. транспортных средств лишь 87 единиц принадлежат российским перевозчикам, – подчеркнул Андрей Недвижай. – Это говорит о том, что контроль ведется достаточно активно. Осуществляется он на трех стационарных постах и шести передвижных пунктах контроля. Кроме того, совместные с ГКУ «Организатор перевозок» мероприятия по контролю за международными пассажирскими перевозками за минувшие шесть месяцев выявили 25 автобусов с нарушениями. Соответственно, на водителей, допустивших нарушения порядка выполнения международных пассажирских перевозок, вынесено 25 постановлений. В общей сложности штрафов наложено на 2,5 млн руб., а взыскано 2,4 млн руб.

Вместе с тем благодаря совместным усилиям УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве, ГКУ «Организатор перевозок» рядом общественных организаций на 1 июля 2019 года проверено порядка 1,5 тыс. транспортных средств и выявлено примерно столько же нарушений транспортного законодательства. В частности, в соответствии со статьей 27.14 КоАП РФ арестовано 870 транспортных средств. Из них 5–местных легковых такси категории М1 – 416 единиц, 8–местных категории М1, осуществляющих межсубъектные перевозки пассажиров и багажа агрегатором Bla-BlaCar, – 178. Сумма штрафов, наложенных на нарушителей, составила 27 млн 212 тыс. руб., из которых порядка 90% уже взысканы.

– Столь высокой эффективности нам удалось добиться благодаря созданию на площадке Департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры города Москвы штаба по борьбе с нелегальными перевозчиками, – пояснил Андрей Недвижай. – Работа штаба помогла качественно повысить эффективность контрольно–надзорных мероприятий и правоприменительной практики со стороны управления.

Аналогичный штаб уже организован на территории Московской области, и в планах на 2019 год – организация подобных штабов на территориях Тверской и Тульской областей, с руководством которых у ЦМУГАДН заключены соответствующие соглашения для осуществления совместной деятельности.

При проведении контрольно–надзорных мероприятий

ЦМУГАДН, в частности, осуществляет активную деятельность по обеспечению безопасности пассажирских перевозок автобусами и легковым такси на границах областей подведомственных территорий, вблизи станций метро и на привокзальных площадях.

Рассказал Андрей Недвижай и о том, как при осуществлении государственного надзора в области дорожного хозяйства ведется контроль за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований по обеспечению сохранности автодорог общего пользования федерального значения с учетом требований технического регламента Таможенного союза. Так, на 1 июля 2019 года обследовано 2359 км автомобильных дорог и составлено 33 акта обследования. Выявлено 1112 нарушений соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». Выдано 139 предписаний. Составлено 117 административных материалов, по которым вынесено 95 постановлений на общую сумму 15,9 млн руб. Плюс подрядными организациями устранено 667 нарушений.

За прошедший период 2019 года в ходе проведения контрольно–надзорной деятельности отделом автодорожного надзора усилено внимание к применению дорожных изделий и дорожно–строительных материалов при проведении работ по ремонту и содержанию автодорог. Помимо этого в рамках профилактической работы проводятся совещания с представителями ФКУ «Центравтомагистраль» и ГК «Автодор».

Относительно весогабаритного контроля как внутрироссийских, так и международных перевозчиков было сказано, что за отчетный период проверено 3045 единиц автотранспорта. Вынесено 474 постановления. Привлечено к ответственности 85 юридических и 49 должностных лиц. Сумма наложенных штрафов составила 13 млн 720 тыс. руб.

Отделом лицензионно–разрешительной деятельности выдано 2215 специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, 318 удостоверений допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок. Кроме того, выдано 2862 карточки допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок и принято 626 уведомлений о начале предпринимательской деятельности в сфере автомобильного транспорта. Кстати, с 1 марта 2019 года управление осуществляет лицензирование пассажирских перевозок, и по состоянию на 1 июля уже принято более 3500 заявлений от соискателей, внесено в реестр транспортных средств более 22 тыс. автобусов и выдано около 3 тыс. лицензий.

Андрей Недвижай отметил также, что Центром автоматической фиксации административных правонарушений ведется контроль взимания платы по системе «Платон». По состоянию на отчетную дату ЦАФАПом вынесено более полумиллиона постановлений, штрафов наложено на сумму порядка 4,9 млрд руб., сумма взысканных штрафов составляет около 1 млрд руб.

В свою очередь президент Московского транспортного союза, заместитель общественного омбудсмена в сфере транспорта Юрий Свешников рассказал об очередном реформировании законодательства в сфере транспорта. Он отметил, что 23 июля 2019 года Госдума РФ в третьем чтении приняла поправки в № 16–ФЗ «О транспортной безопасности». Из документа убраны категорирование и оценка уязвимости транспортных средств.

– Надеюсь, что в ближайшее время поправки в закон получают юридическую силу, – отметил Юрий Свешников. – Тем не менее мы продолжим работу на уровне законодательных и подзаконных актов, так как на место категорирования приходит так называемый паспорт безопасности транспортного средства. Экспертов смущает то, что усложнена процедура согласования и утверждения этого паспорта. Поэтому нам необходимо сделать так, чтобы эта процедура не становилась столь же сложной, как и внесение в реестр категорирования транспортных средств. Очень важно, что есть понимание в этом вопросе со стороны депутатов и **Минтранса** России. Вероятно, потребуется внесение изменений в постановление Правительства РФ № 195 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами».

Юрий Свешников озвучил еще одну новость, которая касается всех перевозчиков. С 1 июля 2019 года в рамках № 54–ФЗ во всех автобусах, осуществляющих наличные платежи, должны быть установлены ККМ. Как было отмечено, с большим трудом удалось на один год смягчить жесткость этого закона. Через комитеты Госдумы РФ по конституционному законодательству и государственному строительству в КоАП РФ были внесены поправки, которые позволяют отложить применение санкций на один год в случае неисполнения требований по применению контрольно–кассовых машин в автобусах при наличном расчете с пассажирами. Причем необходимо учитывать такой нюанс: отсрочка действует в случае начала неприменения ККМ, а не за отсутствие ее. За отсутствие ККМ наказание будет.

Как рассказал Юрий Свешников, недавно на площадке Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству состоялось серьезное совещание с представителями ФНС. Многие представители бизнес–сообщества высказали опасения по вопросу применения ККМ, так как подобная практика лет 10 назад уже имела место. Ее результатом стал рост аварийности, поскольку водители не способны обилечивать всех пассажиров на остановках общественного транспорта. Плюс был срыв расписания. Таким образом, с представителями ФНС в Госдуме было рассмотрено семь возможных вариантов для упрощения этого механизма для конкретных перевозчиков. Один из них – не выбивать чек каждому пассажиру, а выбить один единственный чек на всю наличность в конце рабочего дня (!).

Коснулся Юрий Свешников и находящейся сегодня на слуху «регуляторной гильотины». Ее смысл – за предстоящие полтора года необходимо пересмотреть весь набор законодательных и нормативно–правовых актов, где содержатся обязательные требования к видам бизнеса, контролируемым контрольно–надзорными органами. И если это сделано не будет, то 1 января 2021 года все нормативно–правовые акты, которые содержат обязательные требования к видам бизнеса, но пересмотрены не были, будут отменены.

– Работа перешла на более высокий уровень, – пояснил Юрий Свешников. – Этому способствовала наша недавняя встреча со статс–секретарем – заместителем министра транспорта РФ Дмитрием **Зверевым**, курирующим вопросы законо–творческой деятельности, на которую как раз и возложена тема «регуляторной гильотины». Если до недавнего времени работа велась на уровне рабочих групп по видам транспорта в Центральном аппарате **Ространснадзора**, то вскоре в **Минтрансе** России будут созданы рабочие группы по видам транспорта. Кстати, в рабочую группу по автомобильному транспорту включена и моя кандидатура. Подобные рабочие группы будут создаваться параллельно и на площадке аналитического центра при Правительстве РФ. Таким образом, ставится задача – создать список нормативно–правовых актов, где, на взгляд бизнеса, содержатся избыточные и дублирующие требования. Делается это для того, чтобы либо их пересмотреть, либо минимизировать, но с учетом возможного риска для охраняемых законом ценностей. Таких как природа, экология, материальные ценности и, конечно, человеческая жизнь.

С докладами также выступили заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Валерий Николаев, директор ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная ассоциация московской агломерации» Нораир Блудян, уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве Татьяна Минеева.

<http://transportrussia.ru/item/5118-i-knutom-i-pryanikom.html>

ТАСС; 2019.08.22; РОССТАНДАРТ ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОБУСОВ ИЗ-ЗА БОЛЬШОГО ЧИСЛА ДТП

Росстандарт проводит комплексную проверку систем безопасности некоторых категорий автобусов из-за большого числа ДТП. Результаты проверки будут опубликованы в конце текущего года, сообщили ТАСС в пресс-службе ведомства.

«Росстандарт, как орган государственного надзора за конструктивной безопасностью автомобильной техники, с 2019 года проводит серию проверок автобусов (категории М2 и М3) в рамках поручения правительства РФ. Комплексные проверки проводятся в отношении систем и элементов пассивной и активной безопасности, в том числе с методами разрушающего контроля, включая опрокидывание автобуса, аналогичное случившемуся ДТП на трассе М-9 «Балтия» в Подмосковье», - сообщили в Росстандарте.

<https://tass.ru/obschestvo/6787772>

ТАСС; 2019.08.22; ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ СТАЛО ОСНОВНОЙ ПРИЧИНОЙ ДТП В МОСКВЕ

Более половины дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в Москве происходит по причине превышения скорости. Об этом сообщил в четверг руководитель столичного Центра организации дорожного движения Вадим Юрьев.

«По итогам 2018 года 61% зафиксированных нарушений связаны именно с превышением скорости. Превышение скорости - основная причина ДТП в Москве, особенно с летальным исходом. Более половины ДТП с пострадавшими в Москве происходят по причине превышения скорости», - сказал Юрьев на заседании городской комиссии по безопасности дорожного движения.

По его словам, риск возникновения ДТП увеличивается в два раза при превышении установленного ограничения скорости на каждые 5 км/ч, а при скорости движения более 60 км/ч риск получения смертельной травмы в ДТП достигает 90%.

«Это большая проблема, которая существует, в том числе, из-за отношения людей к этому вопросу. Сейчас в России формально действуют ограничения скорости, но по факту

многие используют нештрафуемые «плюс 20 км/ч». Мы считаем, что необходимо снижение «неадминистрируемого» порога превышения скоростного режима в городах с 20 до 10 км/ч», - добавил Юрьев.

Он отметил, что для человека, попавшего под машину, которая едет на скорости 50 км/ч, шансы выжить - 60-70%, при скорости 70 км/ч - всего 8%.

<https://tass.ru/moskva/6788280>

ТАСС; 2019.08.22; КОЛИЧЕСТВО СМЕРТЕЙ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ С НАЧАЛА 2019 ГОДА СОКРАТИЛОСЬ НА 7%

Более 4,7 тыс. аварий произошло на дорогах Москвы за январь-июль 2019 года, в результате ДТП погиб 231 человек. Это на 7% меньше, чем за аналогичный период 2018 года, сообщил на заседании городской комиссии по безопасности дорожного движения врио начальника управления ГИБДД ГУ МВД России по Москве Юрий Дроганов.

«По итогам семи месяцев текущего года на территории Москвы зарегистрировано более 4,7 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В результате погиб 231 человек, более 5,9 тыс. человек получили ранения. Таким образом, количество погибших сократилось на 17 человек или на 7%», - сказал Дроганов.

По его словам, количество аварий с пострадавшими за семь месяцев прошлого года составило 4819, в этом году произошло 4742 инцидента, то есть количество таких ДТП сократилось на 77 случаев.

<https://tass.ru/obschestvo/6788766>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.23; ПОКУПАТЕЛЮ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» БИРЖА НЕ ПОМЕШАЕТ; ВЗЛЕТ КОТИРОВОК ОПЕРАТОРА ПРОШЕЛ МИМО ПРИВАТИЗАЦИИ

Хорошие финансовые результаты ПАО «Трансконтейнер» за первое полугодие привели к резкому росту акций компании на Московской бирже, обновивших исторический максимум. Впрочем, рыночная ситуация никак не повлияет на намеченный на ноябрь аукцион по приватизации 50% плюс двух акций оператора. Стартовая цена пакета в 36,2 млрд руб. рассчитывалась по доходному методу, а не на основании биржевых котировок. Эксперты отмечают, что исходя из последних результатов и премии за контроль, начальная цена могла бы быть в полтора раза выше. Но если в аукционе примут участие хотя бы три компании, то фактическая цена пакета может приблизиться к биржевой.

По данным МСФО за первый квартал, чистая прибыль ПАО «Трансконтейнер» выросла почти вдвое, до 6 млрд руб., а выручка увеличилась на 17,4%, до 41,5 млрд руб. (см. “Ъ” от 22 августа). Как пояснили “Ъ” в компании, положительная динамика обусловлена ростом объемов перевозок на фоне благоприятной рыночной конъюнктуры, повышением оборачиваемости вагонов, оптимизацией порожних пробегов и жестким контролем над расходами. Акции компании на Московской бирже обновили исторический максимум. В ходе торгов их цена подскакивала на 13,4%, до 7990 руб. (при объеме торгов порядка 6 млн руб.), зафиксировалась на момент закрытия на уровне 7460 руб. Последний раз, в апреле после подписания директивы об условиях продажи пакета ОАО РЖД в 50% плюс две акции, цена выростала до 7230 руб.

Кроме ОАО РЖД, 24,84% «Трансконтейнера» принадлежат ВТБ, а 24,74% — у «Енисей Капитала» Романа Абрамовича и Александра Абрамова. На свою долю банк имеет форвардный контракт со сторонним инвестором, ряд источников “Ъ” говорил, что им являются структуры, близкие к господам Абрамовичу и Абрамову (см. “Ъ” от 23 октября 2018 года).

Продажа контрольного пакета оператора обсуждается не один год. Среди претендентов — структуры, близкие к «Енисей Капиталу», Первая грузовая компания (ПГК, принадлежит Fletcher Group Владимира Лисина), группа «Дело» Сергея Шишкарева, РФПИ с инвесторами.

В начале месяца ОАО РЖД назначило открытый аукцион на 27 ноября. Организатор — «ВТБ Капитал», сбор заявок проходит до 15 ноября. Стартовая цена пакета — 36,2 млрд руб. По условиям аукциона, конечным бенефициаром претендента должен быть

гражданин России, претендент должен владеть не менее 20% акций «Трансконтейнера» или не менее 5 тыс. вагонов, либо иметь контейнерный терминал на 50 тыс. TEU. Не допускаются компании, находящиеся в процессе реорганизации или банкротства, с убытком за 2018 год или подконтрольные морским контейнерным линиям (см. «Ъ» от 8 апреля).

Оценку рыночной стоимости «Трансконтейнера» проводила PwC. В мае заместитель гендиректора ОАО РЖД Андрей Старков пояснял, что справедливая рыночная цена оператора была определена с помощью доходного метода, который учитывает перспективы развития компании (стоимость будущих денежных потоков). Оценка на основании биржевых котировок была признана некорректной в связи с небольшим количеством акций в свободном обращении (менее 0,1% от уставного капитала) и низкой интенсивностью торгов, пояснял он. В секретариате вице-премьера Максима Акимова «Ъ» сообщили, что стартовая цена и условия утверждены правительством, они меняться не будут.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что финансовые показатели «Трансконтейнера» во втором полугодии также будут существенно лучше, чем в 2018 году. Арендные ставки на рынке фитинговых платформ сохраняются на исторических максимумах (от 1,6–1,7 тыс. руб. без НДС за 40-футовую и 2,2 тыс. руб.— за 80-футовую), а доходность оперирования и парк в управлении компании продолжают расти, поясняет эксперт. Если бы оценка стоимости бизнеса компании проводилась сейчас, стартовая цена доли ОАО РЖД с учетом премии была бы не ниже 55 млрд руб., отмечает господин Бурмистров. Но если в аукционе примут участие хотя бы три компании, цена продажи пакета будет близка к уровню биржевой стоимости пакета, полагает он,— риски продажи по заниженной цене возникают, если реальной конкуренции за пакет не будет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4068148>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.22; МИНЭНЕРГО И РЖД СИНХРОНИЗИРУЮТ РАЗВИТИЕ БАМА И ТРАССИБА С УГОЛЬНОЙ СТРАТЕГИЕЙ, ОБСУДЯТ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТАРИФЫ - НОВАК

Минэнерго и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) синхронизируют развитие пропускных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей после 2025 года с темпами развития угольной отрасли РФ, сообщил глава ведомства Александр Новак на встрече президента Владимира Путина с губернаторами угледобывающих регионов.

«Поскольку сейчас программа (развития транспортной инфраструктуры «восточного полигона» - ИФ) предусмотрена на период до 2025 года в соответствии с вашим поручением, она предусматривает увеличение объемов перевозок угля до 195 млн тонн на восточном направлении. Но мы считаем, что есть необходимость, учитывая, что сейчас корректируется программа развития угольной отрасли до 2035 года, синхронизировать, в том числе и развитие «восточного полигона» за рамками уже 2025 года», - сказал Новак.

«Мы это обсуждали, мы с Олегом Валентиновичем (Белозеровым - ИФ) такую работу будем проводить совместно, с учетом и конъюнктуры мирового рынка и потенциала отрасли», - добавил он.

По словам Новака, долгосрочные ж/д тарифы являются еще одним актуальным вопросом. Он предложил обсудить долгосрочные ж/д тарифы за рамками 2025 года для стабильной работы отрасли на период дальней перспективы.

«Сегодня уже принято правительством РФ решение о долгосрочных тарифах на период до 2025 года и в целом принцип реализации взаимоотношений между РЖД и угольной отраслью, а конкретные параметры за рамками 2025 года нужно будет обсудить и принять решение, какие долгосрочные тарифы будут уже за рамками 2025 года», - сказал Новак.

Новая стратегия развития угольной отрасли РФ до 2035 года, которую Минэнерго планирует в сентябре внести в правительство, предусматривает рост добычи с 440 млн тонн в год до 550 млн тонн по первому и до 670 млн тонн по второму, оптимистичному варианту.

Различия между двумя вариантами прогноза обусловлены несколькими факторами. Во-первых, это развитие внутреннего потребления угля - в энергетике и ЖКХ. «Учитываем и

оценку конъюнктуры мировых рынков, волатильность цен на мировых рынках. К сожалению, угольная отрасль очень подвержена волатильности, и мы наблюдаем постоянные колебания цен», - отметил Новак.

Президент РФ **Владимир Путин** на встрече с губернаторами угледобывающих регионов отметил риски в растущей зависимости угольной промышленности РФ из-за волатильности мировых рынков и логистики. Глава государства предложил при формировании планов учитывать логистику конкурентов, так как логистические затраты в других странах меньше из-за того, что их центры добычи находятся ближе к местам отгрузки.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.22; РАЗРАБОТЧИК РАССКАЗАЛ, КОГДА СТОИТ ОЖИДАТЬ ПЕРВЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА РЖД

Беспилотные поезда на **Российских железных дорогах** могут быть запущены в ближайшие два-три года, рассказала в интервью РИА Новости президент компании Cognitive Technologies, разрабатывающей системы беспилотного вождения, Ольга Ускова. Сейчас в России все пассажирские поезда, курсирующие по путям общего пользования, управляются машинистом. В сентябре 2018 года в **РЖД** сообщили РИА Новости, что компания в 2019 году протестирует беспилотные «Ласточки» на Московском центральном кольце. Замгендиректора **РЖД** Сергей Кобзев в октябре того же года говорил, что компания в ноябре 2019 года продемонстрирует на МЦК такие поезда.

«У нас сейчас направление большое с железными дорогами, со всем, что связано с рельсами, поездами. Я думаю, что можно ожидать в ближайшие два-три года беспилотные поезда от **РЖД** в России», - сказала Ускова.

Первый отечественный прототип локомотива с возможностью автономного управления, по ее словам, уже готов и был представлен в июле в рамках Ассамблеи начальников железных дорог. Совместный проект направлен на повышение безопасности движения железнодорожного транспорта и пропускной способности сортировочных станций.

Разработанная компанией система компьютерного зрения позволяет на скоростях до 60 километров в час определять железнодорожные пути, положение стрелок на расстояниях до 70 метров, четыре вида сигналов светофоров на расстояниях до 200 метров, людей и иные препятствия на пути следования локомотива на расстояниях до 70 метров, а также наличие на пути следования локомотива состава, с которым будет производиться сцепка, на дистанциях до 100 метров.

«Основным конкурентным преимуществом нашего решения является возможность безопасной работы в любых погодных условиях: дождь, метель и туман - и при любой освещенности. Его внедрение позволит снизить число происшествий и пострадавших на 30-40%», - заявила глава компании-разработчика.

<https://ria.ru/20190822/1557767025.html>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2019/08/22/rzd/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/903201>

ТАСС; 2019.08.22; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ В 2019 ГОДУ 8,6 МЛРД РУБЛЕЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры в границах Новгородской области по итогам 2019 года составят 8,57 млрд рублей, сообщила в четверг пресс-служба Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»). Из них около 3,6 млрд рублей будет направлено на развитие железнодорожных подходов к портам Северо-Западного бассейна. «На развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры, расположенной на территории Новгородской области, в 2019 году будут инвестированы средства в размере 8,57 млрд рублей. Наибольший объем финансирования – 3,6 млрд рублей – будет направлен на работы по развитию направления Дмитров – Сонково – Мга», - сообщили в компании.

Еще 1 млрд. рублей компания вложит в обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте. Запланировано обновление около 30 км железнодорожного пути на сумму 2,8 млрд рублей. Около 1 млрд рублей будет инвестировано в строительство вторых путей, удлинение станционных путей и развитие железнодорожных узлов.

Всего в 2019 году РЖД планируют вложить в развитие ближних и дальних подходов к портам Северо-Запада 19 млрд руб. Помимо работ в Новгородской области продолжается модернизация участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород в Ленинградской области и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. В 2019 года планируется завершить проектно-изыскательские работы и начать строительные работы на ряде объектов в рамках реконструкции участка Волховстрой - Мурманск. Начнется строительство вторых путей на перегонах Пулозеро - Лапландия и Лапландия - 1340 км, реконструкция станций Чупа в республике Карелия и Тайбола в Мурманской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/903611>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.23; ПОСЛЕДНИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ ЭКСПЛУАТАНТ SSJ100 ПРОДАЕТ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ; ИЗ 22 ЛАЙНЕРОВ В ПАРКЕ МЕКСИКАНСКОЙ INTERJET РЕГУЛЯРНО ЛЕТАЕТ ЛИШЬ ШЕСТЬ, ОСТАЛЬНЫЕ СТОЯТ НА ЗЕМЛЕ УЖЕ НЕ МЕНЕЕ ПОЛУГОДА

Interjet ищет покупателей на российские самолеты Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100). Лайнеры производит «дочка» государственной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) – «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). О намерении мексиканской авиакомпании избавиться от российских самолетов «Ведомостям» рассказали три человека, близкие к ОАК, человек, близкий к Минтрансу, и менеджер авиапромышленной компании, знающий об этом от сотрудников ГСС.

Interjet с парком 22 SSJ100 является последней зарубежной авиакомпанией, эксплуатирующей этот тип судов. Более того, Interjet – второй по величине эксплуатант SSJ после «Аэрофлота». У госкомпании 49 самолетов.

Два собеседника «Ведомостей» уверяют, что Interjet хочет продать все свои SSJ100. Продан может быть только 21, поясняют два других собеседника, так как один самолет был поврежден в аэропорту, пущен на запчасти и не подлежит восстановлению. Один из них утверждает, что Interjet хочет продать только 14 судов, а семь оставить. Еще один уверяет, что продадут столько, сколько получится. ГСС помогает авиакомпании в поиске покупателей, утверждают два собеседника «Ведомостей».

Причина такого решения – тяжелое финансовое состояние Interjet, поясняют два собеседника. В 2016–2017 гг. обвалился песо, дорожал керосин, Interjet стала проигрывать конкуренцию другим перевозчикам. Еще в 2015-м – начале 2016 г. мексиканская авиакомпания считалась лучшим эксплуатантом, показывала налет до 8–9 часов в сутки и SSJ100 приносил ей прибыль, рассказывал гендиректор Red Wings Евгений Ключарев. Эта авиакомпания тогда тоже эксплуатировала SSJ100.

Но в 2016–2017 гг. Interjet постепенно перестала платить за запчасти как ГСС, так и производителю двигателей для самолетов – Powerjet (СП ОДК и французской Safran), а те перестали поставлять компоненты. Лайнеры стали летать все хуже и хуже. А Interjet занималась каннибализацией – ставила часть самолетов на прикол и снимала с них запчасти для поддержания летной годности другой части парка, продолжает один из собеседников «Ведомостей».

По данным сервиса flightradar24, лишь шесть SSJ100 из парка Interjet продолжают полеты. Еще семь не летают больше года, пять стоят с осени 2018 г., три – с декабря 2018-го – января 2019 г. и последний – с марта 2019 г.

Представители Powerjet и ГСС не комментируют контрактные отношения с Interjet.

Близкий к ОАК человек говорит, что купить самолеты у мексиканцев могут как российские, так и иностранные авиа- и лизинговые компании. Два других уверены, что заинтересовать они могут только российские компании, прежде всего лизинговые. Самолеты поставлялись в Мексику новыми, и сейчас им 4–6 лет. Interjet именно покупала самолеты, а не брала в лизинг и получила огромную скидку – суперджеты достались ей по

\$23,5 млн за штуку при рыночной цене тогда около \$29 млн, говорит собеседник «Ведомостей». Два других собеседника подтверждают, что цена была примерно такой.

Теперь Interjet хотела бы выручить за лайнеры по \$16–17 млн. Теоретически это низкая цена, которая позволила бы предложить лайнеры авиакомпаниям по выгодным лизинговым ставкам, говорят два собеседника.

Но техническое состояние простаивающих судов может быть таким плохим, что на каждый самолет придется потратить несколько миллионов долларов для восстановления летной годности, говорит менеджер авиастроительной компании.

Вопрос покупки самолетов изучала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), уверяет близкий к ОАК человек. ГТЛК – крупнейший покупатель SSJ100 – поставила российским авиакомпаниям 40 таких судов в лизинг. «На данный момент мы не готовы оценить возможность такой сделки. Активы должны быть изучены с точки зрения технического состояния и потенциального лизингополучателя», – парирует представитель ГТЛК. «Мы не рассматриваем сделки без эксплуатантов, пока запроса от авиакомпаний не было», – говорит представитель «Сбербанк-лизинга». Представители «ВТБ лизинга» и «ВЭБ лизинга» от комментариев отказались.

Если эти суда купит российская лизинговая компания, то на второй срок лизинга их лучше поставлять за рубеж, ведь дешевые вторичные машины сильно подорвут производство новых SSJ100, беспокоится человек, близкий к ОАК. Но сейчас обсуждаются новые инструменты поддержки авиапрома, которые в случае принятия обеспечат спрос на эти лайнеры в России без ущерба для производства ГСС, говорит другой собеседник, близкий к ОАК, не вдаваясь в детали.

Российские авиакомпании эксплуатируют 102 SSJ100, ГСС планирует выпустить в этом году еще около 20 самолетов, о заказах из-за рубежа ничего не сообщалось. В конце 2018 г. полеты семи SSJ100 остановил единственный их европейский эксплуатант – ирландская Cityjet, они возвращены лизингодателю, группе ВЭБ. Причина в том, что из-за долгого ожидания запчастей российские самолеты летали слишком мало.

«У Interjet другая история, они принимали неверные решения, из-за их отношения к техническому состоянию самолетов имиджевые потери несет ГСС», – негодует человек, знающий об этом от сотрудников ГСС. Например, позиционируя себя как бюджетный перевозчик, заказали салоны full ecomom, но при этом дорогие и на 93 кресла вместо 103 – не удивительно, что Interjet проиграла конкуренцию.

«Изменение интенсивности эксплуатации SSJ100 в мексиканской Interjet – результат различных факторов, включая экономическую ситуацию в транспортной отрасли страны. Производитель SSJ100 и партнеры программы активно работают с авиакомпанией. Сформирован пакет предложений, направленных на улучшение показателей SSJ100 в ее парке», – говорит представитель ГСС. Представитель Interjet Джульета Пенья не ответила на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/22/809449-ssj100-prodaet>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.08.22; ПРОГРАММНЫЙ ТРЕНД АВИАОТРАСЛИ; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЕКТОР – НОВЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА И МИЛЛИАРДЫ ЭКОНОМИИ

Замминистра транспорта РФ Александр Юрчик рассказал корреспонденту «ТР» о ключевых проблемах развития отечественной гражданской авиации.

– Александр Алексеевич, основные показатели работы гражданской авиации России за I полугодие 2019 года радуют – перевезены более 57,7 млн пассажиров, это почти на 12% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот вырос почти на 14%, перевозка пассажиров – на 11,8%. Вместе с тем международные перевозки продолжают доминировать над внутренними и тем более над местными. Как эта статистика согласуется с региональным вектором развития отрасли?

– В 2018 году объем перевозок пассажиров составил 116,2 млн человек, что на 10,6% выше аналогичного показателя в 2017 году. Вместе с тем прошлый год был очень непростой в силу невероятного роста цен на топливо. Мы знаем, что в удельном весе себестоимости авиаперевозок стоимость керосина занимает 25–30%. Для авиакомпаний

непредсказуемость цен на авиатопливо – огромная проблема. Эксплуатанты не закладывают возможность предполагаемого роста в стоимость билетов, которые, как известно, продаются за несколько месяцев до конкретной даты вылета. И когда обязательства по авиаперевозкам предполагают одну цену, а выполнять их приходится за большую, исполнители перевозок несут большие потери. Чтобы их покрыть, приходится идти на соответствующие финансовые заимствования.

Вторая проблема – повышение курса доллара. В прошлом году он вырос. А авиакомпании осуществляют большинство лизинговых платежей за воздушные суда в этой валюте. Зарабатывают средства в значительной степени в рублях, а тратить приходится в иностранной валюте. Следовательно, это еще одна убыточная статья. В совокупности эксплуатанты не досчитались по году порядка 60 млрд руб.

Несмотря на это, у нас в России 68,8 млн человек перевезены на внутренних воздушных линиях. Рост составил 10% к 2017 году. И только 47,4 млн человек – на международных. Это абсолютно ясная тенденция, указывающая на региональный тренд – мы большую часть населения перевозим внутри России. В том числе благодаря мерам, принятым правительством по субсидированию местных и региональных перевозок. Подчеркну, что этот тренд закрепляется новыми программными документами, которые разрабатываются в рамках исполнения поручения Президента России.

– Одно из поручений президента – осуществлять не менее 50% авиаперевозок, минуя Москву...

– И оно оказывает существенное влияние на развитие межрегиональных перевозок. Объем внутренних регулярных перевозок минуя Москву составил в 2018 году 16,48 млн человек, что на 15,1% больше аналогичного показателя в 2017 году (14,32 млн человек). Пока это не очень много. Но это направление будет активно развиваться. Есть четкое понимание: число маршрутов между нашими городами минуя Москву должно вырасти к 2024 году до 50%. Не менее!

Важно отметить, что уже внутренние перевозки составляют основную долю (59%) авиаперевозок в целом! Более того, темпы роста внутренних авиаперевозок на маршрутах минуя МАУ выше, чем на международных и внутренних в целом, что говорит о позитивном отклике на меры, принимаемые правительством по их развитию.

– Развитие маршрутной сети сложно представить без развития наземной инфраструктуры.

– Одним из важных шагов, способствующих реализации этой задачи, стало принятие Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и его составной части – федерального проекта «Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов». Это и стало нашим ответом на поставленные Президентом России задачи.

Проект включает три основных направления. Первое – это реконструкция региональных аэропортов посредством осуществления капитальных вложений. Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета здесь составит 171,73 млрд руб., в том числе дополнительно выделяемых – 108 млрд руб. Второе – субсидирование региональных перевозок. На эти цели будет направлено в общей сложности 56,1 млрд руб., в том числе 36,3 млрд руб. дополнительно выделяемых средств. И третье – субсидирование лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок. Общий объем финансирования по этому направлению составит 6,3 млрд руб.

Таким образом, мы заложили серьезную программу реконструкции и развития инфраструктуры региональных аэропортов. Всего намечено в рамках данной программы реконструировать 66 объектов, из которых 40 – дальневосточных. Тех самых малых аэропортов, связывающих небольшие населенные пункты, которые не ставят перед собой коммерческих целей. Задача перед ними стоит иная и, я бы сказал, более серьезная – обеспечить доступность авиатранспортных услуг для населения, проживающего в отдаленных регионах страны, обеспечить связанность таких регионов с крупными транспортными узлами.

При этом мы не забываем и коммерческие направления. Правда, уже не ставится на этот период задача реконструкции крупных федеральных узлов. То есть идет процесс планомерного расширения аэропортовой инфраструктуры страны.

В целом объем затрат на мероприятия проекта составляет 272,0 млрд руб., в том числе средства федерального бюджета – 234,2 млрд руб., внебюджетные средства – 33,5 млрд руб., средства бюджетов субъектов – 4,3 млрд руб.

– То есть проблем с финансированием нет?

– Они есть всегда. Но при жестких рамках бюджетирования необходимо быть еще более ответственными и дисциплинированными. Замечу, что гражданская авиация – не самая финансово емкая отрасль. Средств на развитие сюда, в отличие от других видов транспорта, вкладывается меньше, но эффективность в части повышения мобильности населения, охвата труднодоступных регионов транспортными услугами, скорости передвижения и ряда других индикаторов выше.

– Серьезным подспорьем для развития региональных авиаперевозок стало принятие в свое время программ субсидирования маршрутов.

– Это указывает на комплексность подхода в решении данной задачи. Сама по себе инфраструктура не дает серьезного роста пассажиропотока. Его необходимо стимулировать. С этой целью и была разработана программа субсидирования региональных воздушных перевозок и формирования маршрутной сети, известное вам постановление Правительства РФ № 1242. Оно постоянно и системно совершенствуется, в том числе в части повышения эффективности расходования бюджетных средств. На субсидирование региональных перевозок, как я уже говорил, выделено на пять лет 56,1 млрд руб. При этом почти двукратное увеличение финансирования позволило в сравнении с прошлым полугодием перевезти в три раза больше пассажиров. Это говорит о том, что программа выстроена правильно и реализуется эффективно.

– Правительство РФ объявило о расширении программы субсидированных авиаперевозок для жителей Дальнего Востока с 2020 года. Какие категории граждан смогут воспользоваться льготами? Насколько в денежном выражении увеличится объем субсидирования?

– В 2018 году декабрьским постановлением Правительства РФ № 1372 внесены изменения в действующие программы субсидирования авиаперевозок, предусматривающие установление круглогодичного субсидирования воздушных перевозок по более чем 200 маршрутам для категорий населения, наиболее остро нуждающихся в социальной поддержке, – лиц, достигших возраста 55 и 60 лет (для женщин и мужчин, соответственно), инвалидов, молодежи до 23 лет. К таким лицам после вступления в силу изменений будут относиться также многодетные родители.

Отмечу, что в этом году мы включаем в эту программу территории, которые присоединились к ДФО. Это Бурятия, Забайкальский край. Вошли сюда и арктические регионы. Кроме того, большое внимание уделяется задаче укрепления транспортной связанности Дальнего Востока с центром страны, развитию внутрирегиональной маршрутной сети.

Благодаря поручениям Президента России суммарно на реализацию данной задачи в рамках прошлогоднего правительственного постановления № 215, касающегося предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, в 2019 году из федерального бюджета выделено порядка 9 млрд руб. Это позволило покрыть все потребности в перевозках по маршрутам, предусмотренным программой субсидирования, в которые также входят воздушные линии Калининграда и Крыма.

В целях сохранения высоких показателей перевозок по субсидируемым маршрутам мы сочли необходимым сохранение в 2020 году действующего уровня финансирования данной программы.

– В отдельных регионах субсидирование местных перевозок осуществляется за счет региональных бюджетов. Но эта практика распространена не повсеместно.

– Если рассматривать ситуацию формально, то за местные перевозки, и не только воздушные, должны отвечать региональные власти. И это правильно – они ближе к нуждам и чаяниям населения и видят транспортную проблематику не со стороны.

В то же время надо понимать, что большое количество регионов, особенно отдаленных, находится в непрестом экономическом положении. Они не могут себе позволить финансирование транспортных коммуникаций. С учетом этого и были созданы

федеральные казенные предприятия, финансируемые из федерального бюджета. Они априори убыточны. Но мы тем самым снимаем с регионов значительную долю финансовой нагрузки и помогаем сохранить транспортную инфраструктуру.

Разумеется, мы работаем в направлении более активного привлечения местных администраций в субсидирование перевозок. Логичнее и правильнее, если развитие на местном уровне будет управляться не из Москвы. В настоящее время по поручению правительства мы готовим предложения, направленные на создание единых подходов к развитию региональной маршрутной сети. Будут разработаны соответствующие методики для местных властей.

Здесь важно указать на общую заинтересованность в развитии местных и региональных авиаперевозок, поскольку они являются ручейками, питающими большую коммерческую авиацию.

– Как, на ваш взгляд, повлияет на ситуацию с региональными авиаперевозками принятие закона об обнулении НДС для внутренних авиалиний?

– Реализация данной меры является одним из элементов, необходимых для достижения задачи по развитию региональных авиаперевозок. С учетом ранее принятых решений по обнулению НДС на маршрутах в ДФО, Симферополь и Калининград, установление нулевой ставки на маршруты, минуя МАУ, позволит повысить пассажиропоток на внутренних воздушных линиях до 38,1%, ранее в таком режиме обеспечивалась перевозка всего 20,5% пассажиропотока ВВЛ.

Кроме того, мы, во-первых, создадим условия для стабилизации стоимости внутренних авиаперевозок в условиях резко подорожавшего авиакеросина. Во-вторых, уравнием налоговые условия для внутренних и международных перевозок.

Если говорить о цифрах, то принятие закона позволит «вернуть» в отрасль в период 2019–2020 годов более 30 млрд руб. В долгосрочной перспективе снижение ставки налога на добавленную стоимость до 0% в части налогообложения авиаперевозок на региональных маршрутах приведет к устойчивому росту спроса в сегменте авиаперевозок на внутренних воздушных линиях.

По нашим расчетам, в период с 2019 по 2030 год пассажиропоток на региональных маршрутах, минуя Москву, увеличится на 211 млн пассажиров. Соответствующее повышение выручки от пассажирских авиаперевозок и рентабельности бизнеса региональных авиаперевозчиков приведет к увеличению бюджетных поступлений от налога на прибыль организаций.

Увеличение спроса на пассажирские авиаперевозки на внутренних воздушных линиях приведет также к созданию к 2030 году 15,5 тыс. новых рабочих мест в региональных авиакомпаниях и 16,6 тыс. рабочих мест в смежных и обслуживающих отраслях (авиастроение, аэропортовые услуги, наземное и техническое обслуживание воздушных судов).

Замечу, что рост занятости произойдет также в отраслях экономики, связанных с туристическим бизнесом. В целом суммарный бюджетный эффект от поступлений налоговых отчислений в бюджетную систему Российской Федерации в 2019–2030 годах составит порядка 650 млрд руб.

– Трагическое событие, произошедшее в мае с самолетом «Сухой Суперджет–100» **Аэрофлота**, вызвало большой резонанс и немало вопросов. В частности, Генпрокуратура РФ отмечает, что отечественная программа обеспечения безопасности полетов не соответствует международным требованиям. Также обращается внимание на то, что не разработаны в полном объеме нужные нормативные правовые акты, в том числе те, которые регламентируют вопросы сертификации авиационной техники, ее производителей, а также подготовки персонала. Насколько это соответствует действительности?

– Вопрос безопасности полетов стоит у нас во главе угла. В отличие от других видов бизнеса, авиационный ставит в первую очередь перед собой задачу не извлечения прибыли, а обеспечения безопасности. В соответствии с положениями статьи 24.1 Воздушного кодекса Российской Федерации реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в нашей стране в соответствии с международными стандартами Международной

организации гражданской авиации. И она каждый раз подтверждает, что система управления безопасностью полетов в Российской Федерации соответствует международным нормам и требованиям. Это не значит, что нам не над чем работать. Безопасность – эволюционный процесс. И мы постоянно совершенствуем это важнейшее направление, учитывая в том числе рекомендации ИКАО. К концу года на рассмотрение авиационной общественности будет предложена новая система, нацеленная на предотвращение инцидентов.

Хочу отметить тот факт, что Транспортная стратегия до 2030 года предусматривает ряд целевых показателей, направленных на снижение количества происшествий на воздушном транспорте и повышение уровня безопасности полетов. Мы ведем планомерную работу в этой сфере, но вместе с тем нацелены на внедрение лучших международных стандартов и практик в области безопасности полетов.

В настоящее время **Минтранс** России разработан план по совершенствованию нормативно–правовой базы, учитывающей все аспекты деятельности гражданской авиации, начиная от локальных нормативных актов организаций гражданской авиации и заканчивая мероприятиями по государственным системам безопасности полетов и авиационной безопасности.

Нами переработаны и актуализированы правила сертификации авиационной техники. Соответствующий нормативный правовой акт направлен в Минюст России на регистрацию.

Замечу: до определенного времени функции сертификации выполнял Международный авиационный комитет. Было принято решение о возврате этой задачи в суверенитет Российской Федерации. Росавиация создала подведомственную структуру – авиарегистр, который и уполномочен заниматься этой задачей. Также возвращается в суверенитет РФ структура по расследованию авиа-

происшествий и авиакатастроф. С участием государств ЕвразЭС создается Международное бюро расследования. Уже вышли соответствующие правительственные нормативные документы, и в ближайшие годы эта структура начнет функционировать.

Любая катастрофа отзывается болью в сердце. Причины случившейся трагедии, несомненно, будут учтены в работе по обеспечению уровня безопасности полетов в Российской Федерации, однако основания для беспокойства пассажиров сильно преувеличиваются, так как уровень безопасности полетов в Российской Федерации на сегодняшний день остается достаточно высоким.

– Проблематика с обеспечением полетов RRJ–95 остается актуальной. Что предполагается делать, чтобы сохранить репутацию нового самолета? Не затронут ли те же проблемы MC–21?

– Этот вопрос находится за пределами функций и полномочий **Минтранса** России. Его правильней переадресовать Минпромторгу. Вместе с тем **Минтранс** предпринимаются усилия для консолидации действий заинтересованных ведомств в этом направлении. Так, в ближайшее время на площадке **Минтранса** планируется совещание с участием Минпромторга, ОАК, Росавиации, ГСС, а также ряда эксплуатантов, на котором предполагается обсудить вопросы мониторинга и систематизации проблем, возникающих при эксплуатации RRJ–95, а также перспективы послепродажного обслуживания этого самолета.

В последнее время Минпромторг стал больше внимания уделять процессу послепродажного обслуживания самолетов. Вы знаете, что одно время серьезной была проблема замены двигателей на «Сухом Суперджете». Это была просто эпидемия, самолеты простаивали месяцами, в воздухе находилось менее 50% парка. Этот вопрос был рассмотрен на Авиационной коллегии при Правительстве РФ, где Минпромторг и, соответственно, ОАК представили концепцию развития послепродажного обслуживания воздушных судов. Имелись в виду и «Суперджеты», и ожидаемые MC–21. При этом **Минтранс** настаивал на включении сюда и самолетов местных воздушных линий.

Сегодня проблема значительно смягчена. Минпромторг провел серьезную работу. Создан пул подменных двигателей и запчастей, организуются специальные ремонтные мастерские. Все это позволяет в достаточно короткое время доставлять необходимую запчасть к месту ремонта либо оперативно производить ремонт и техобслуживание бортов

на специализированных ремонтных базах. В результате сроки сервисного обслуживания авиатехники значительно сократились. Сроки простоев авиалайнеров также сократились, но пока, к сожалению, не так значительно, как хотелось бы.

– Представители **Минтранса**, касаясь вопроса потребности регионов в отечественной авиатехнике, неоднократно подчеркивали, что ждут от отечественного авиапрома самолета не только экологичного, с хорошими летно–техническими характеристиками, но и недорогого в эксплуатации. Авиапром предлагает самолет чешского производства L–410. Считаете ли вы такое решение оптимальным?

– Действующий коммерческий парк российских авиакомпаний насчитывает сегодня 197 пассажирских региональных самолетов пассажироместимостью от 20 до 85 мест. Половину парка все еще составляют требующие замены устаревшие отечественные самолеты предыдущих поколений – Ан–24, Ан–26–100, Як–40, Ту–134. Несмотря на значительный возраст этих самолетов, в первую очередь пятидесяти пяти Ан–24, они сохраняются в эксплуатации в регионах, на сети с грунтовыми ВПП и в районах с низким уровнем платежеспособного спроса на авиаперевозки, где их замена на более современные самолеты неэффективна или невозможна. Это не значит, что старая техника небезопасна. Все воздушные суда имеют сертификаты летной годности и, следовательно, безопасны.

Воздушные суда небольшой вместимости – серьезная проблема. Следует сказать, что, несмотря на их малые типоразмеры, их разработка, производство и эксплуатация так же дороги. Это понимают эксплуатанты, для которых более привлекателен неубыточный флот.

Но парк требует обновления. Мы работаем над этой проблемой в связке с Минпромторгом. В последнее время в данном направлении происходят качественные подвижки. Задача – обеспечить эксплуатантов качественной, относительно недорогой и неприхотливой техникой.

Как я уже отметил, один из инструментов решения данной задачи с точки зрения платежеспособности эксплуатантов – это программа субсидирования лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок, являющаяся частью федерального проекта. Небольшие региональные компании не могут позволить себе приобретать технику в достаточном количестве. Дорогое это удовольствие. Особенно в условиях ограниченного предложения на рынке. Программа действует в отношении отечественных воздушных судов. Она постоянно развивается и достаточно эффективно реализуется. В этом году уже заключен ряд контрактов на приобретение и «Суперджетов», и L–410, локализованного в России. Мы рассматриваем возможность включить в эту программу вертолеты, потому что очень важны перевозки в регионах, где нет взлетно–посадочных площадок и альтернативного транспорта. Поддерживает возможности эксплуатантов в части приобретения новой техники и субсидирование лизинговых ставок через ГТЛК.

Проблема обновления российского регионального парка обостряется еще и отсутствием на мировом рынке предложений новых серийных самолетов во многих типоразмерах. В классах от 20 до 60 мест в серийном производстве остался фактически только зарубежный ATR–42 пассажироместимостью 45–50 мест. В более вместительных классах выбор винтовых самолетов также ограничен одной моделью – Dash–8–400.

Отечественная промышленность уже несколько лет не производит региональных пассажирских самолетов в классах от 20 до 85 мест. В среднесрочных планах стоит только винтовой 68–местный Ил–114–300, являющийся глубокой модификацией ранее производившегося в Узбекистане Ил–114.

Исходя из растущих объемов региональных и местных воздушных перевозок (порядка 6–8% в год) и расширения сферы применения современных региональных самолетов, предварительная потребная численность регионального парка воздушных судов всех типов к 2025 году оценивается в 400–430 самолетов. Соответственно, потребность авиакомпаний в обновлении и расширении парка к 2025 году может составить порядка 300–350 самолетов вместимостью до 20, 30, 50 и 70 кресел. В этой связи **Минтранс** направил в адрес Минпромторга типовой модельный ряд воздушных судов (включая вертолеты), необходимых для обеспечения местных и региональных перевозок до 2024 года.

<http://transportrussia.ru/item/5115-programmnyj-trend-aviaotrasli.html>

ТАСС; 2019.08.22; ПРИ РОСТЕ ЦЕН АВИАБИЛЕТОВ ПО РЕЙСАМ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА ФАС ОБЕЩАЕТ ПРИНЯТЬ МЕРЫ

Перевод в Саратовской области всех рейсов из аэропорта «Центральный» в новый аэропорт им. Ю. А. Гагарина не должен вызвать рост цен на билеты, в противном случае УФАС примет меры антимонопольного воздействия. Об этом проинформировала в четверг пресс-служба ведомства на фоне сообщений СМИ о случаях отказа авиакомпаний от рейсов в Саратов из-за высоких тарифов на обслуживание и авиабилеты.

«Перевод рейсов в аэропорт «Гагарин» не должен привести к росту цен на авиабилеты. В случае ограничения продаж билетов или резкого роста цен Саратовское УФАС России примет меры антимонопольного воздействия». - говорится в сообщении, опубликованном на сайте ведомства.

По данным УФАС, тарифы на услуги аэропортов устанавливаются ФАС России и превышение их недопустимо. При этом аэропорты вправе предоставлять скидки авиакомпаниям, в том числе в зависимости от количества рейсов, условий обслуживания и временных слотов.

«В старый аэропорт Саратова летали региональные самолеты, по цене и качеству не соответствующие потребностям растущего региона. Новый аэропорт «Гагарин» может принимать ближне- и среднемагистральные самолеты. За счет большей вместимости таких воздушных судов потребность в количестве рейсов снижается, таким образом, затраты авиакомпаний на одно кресло существенно снижаются», - объясняется в сообщении.

Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа, стартовым стал рейс из Москвы. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - «Платов» в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/903037>

ТАСС; 2019.08.22; REUTERS: BOEING БУДЕТ НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК ЛАЙНЕРОВ СЕРИИ 737, ЕСЛИ ПОЛЕТЫ 737 MAX ВОЗОБНОВЯТ

Американская компания Boeing планирует увеличить производство самолетов серии 737 до 52 единиц в месяц в феврале 2020 года, если авиарегулятор США разрешит возобновить эксплуатацию Boeing 737 MAX в четвертом квартале текущего года. Об этом сообщило в четверг агентство Reuters со ссылкой на собственные источники.

По их сведениям, компания наметила увеличить выпуск серии 737 до 52 самолетов ежемесячно в феврале 2020 года в случае получения от Федерального авиационного управления США разрешения возобновить полеты Boeing 737 MAX. Boeing планирует также поднять данный показатель до 57 самолетов в месяц в июне 2020 года.

Компания поделилась такими планами на совещании с представителями около ста заказчиков 30 июля, уточняет газета. Встреча проводилась по интернету.

Как сообщала 13 августа газета The Wall Street Journal, эта американская компания за семь месяцев текущего года поставила заказчикам 258 самолетов, за тот же период 2018 года - 417. Корпорация Airbus поставила за аналогичный период 458 самолетов и по итогам текущего года должна превзойти своего главного конкурента и стать крупнейшей авиастроительной компанией мира. При этом Boeing пятый месяц подряд не получал ни одного заказа на Boeing 737 MAX.

<https://tass.ru/ekonomika/6789649>

На ту же тему:

<https://lprime.ru/business/20190822/830261758.html>